FVCINA DI MARTE
15

Storico navale e Direttore Generale

La SISM ricorda Mariano Gabriele Presidente Onorario

A cura di Fabio De Ninno

Società Italiana di Storia Militare
Nadir Media

FVCINA DI MARTE

COLLANA DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

15

Direzione

Virgilio Ilari
Società Italiana di Storia Militare

Comitato scientifico

Ugo Barlozzetti
Società Italiana di Storia Militare

Jeremy Martin Black
University of Exeter

Gastone Breccia
Università degli Studi di Pavia

Giovanni Brizzi
Emerito Università di Bologna

Flavio Carbone
Società Italiana di Storia Militare

Simonetta Conti
Università della Campania L. Vanvitelli

Piero Crociani
Società Italiana di Storia Militare

Giuseppe Della Torre
Università degli Studi di Siena

Piero Del Negro
Università di Padova

Giuseppe De Vergottini
Emerito Università di Bologna

† Mariano Gabriele
Società Italiana di Storia Militare

Gregory Hanlon
Dalhousie University

John Brewster Hattendorf
U.S. Naval War College

Anna Maria Isastia
Associazione Nazionale Reduci

Carlo Jean
Istituto di Studi Strategici

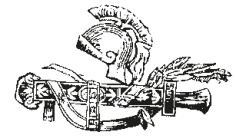
Vincenzo Pezzolet
Arma dei Carabinieri

Donato Tamblé
Soprintendente archivistico

Germana Tappero Merlo
Società Italiana di Storia Militare

FVCINA DI MARTE

COLLANA DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE



> L'expérience historique a favorisé la prise de conscience théorique. La raison, effectivement, ne s'exerce pas dans le vide, elle travaille toujours sur une matière, mais Clausewitz distingue, sans les opposer, la conceptualisation et le raisonnement d'une part, l'observation historique de l'autre.
>
> R. Aron, *Penser la guerre*, 1976, I, p. 456

Fondata nel 1984 da Raimondo Luraghi, la Società Italiana di Storia Militare (SISM) promuove la storia critica della sicurezza e dei conflitti con particolare riguardo ai fattori militari e alla loro interazione con le scienze filosofiche, giuridiche, politiche, economiche, sociali, geografiche, cognitive, visive e letterarie. La collana *Fvcina di Marte*, dal titolo di una raccolta di trattati militari italiani pubblicata a Venezia nel 1641, affianca la serie dei Quaderni SISM, ricerche collettive a carattere monografico su temi ignorati o trascurati in Italia. Include monografie individuali e collettive di argomento storico-militare proposte dai soci SISM e accettate dal consiglio scientifico.

Storico Navale e Direttore Generale

La Sism ricorda Mariano Gabriele Presidente Onorario

a cura di Fabio De Ninno

PROPRIETÀ LETTERARIA
tutti i diritti riservati:
Vietata anche la riproduzione parziale senza autorizzazione.
ma gli Autori conservano il diritto di pubblicare altrove
il proprio contributo citando la prima edizione
© 2023 Società Italiana di Storia Militare
Editore Nadir Media Srl

ISBN: 9788894436990

In copertina:
Mariano Gabriele (Roma, 16 novembre 1989,
conferenza sulla caduta del Muro di Berlino)

Graphic design and realization: Antonio Nacca
Print: Nadir Media - Roma • info@nadirmedia.it

Índice

Prefazione di Virgilio Ilari p. 11

Bibliografia di Mariano Gabriele p. 19

Mariano Gabriele e la (ri)nascita della storia navale italiana
di Fabio De Ninno p. 35

Mariano Gabriele, un grand commis della Repubblica
di Giuseppe Della Torre p. 57

Bandiere di convenienza e rinnovo
delle convenzioni marittime
di Sirio Zolea p. 81

Galleria fotografica p. 89

Antologia di articoli di Mariano Gabriele[1]

1 Il rinnovo delle convenzioni marittime,
Rassegna parlamentare, luglio 1959, pp. 33-45, p. 103

2 Ancora sul rinnovo delle convenzioni marittime,
Rassegna parlamentare, ottobre 1960, pp. 1651-1666, p. 117

3 Le bandiere di convenienza e la NATO,
Rivista marittima, aprile 1960, pp. 51-60, p. 133

1 Ringraziamo il Direttore della Rivista Marittima, capitano di vascello Daniele Sapienza, per la concessione dei diritti di riproduzione degli articoli pubblicati nella rivista e nel Bollettino d'Archivio e per l'aiuto nella digitalizzazione. Relativamente agli altri articoli abbiamo chiesto l'autorizzazione ai detentori dei diritti.

4	Per l'impiego bellico della marina mercantile, *Rivista marittima*, marzo 1964, pp. 41-49,	p.	141
5	Il problema cantieristico italiano, il Mare, *Rivista marittima*, maggio 1967, pp. 21-24,	p.	151
6	La nuova politica cantieristica italiana, *RM*,. *Rivista marittima*, C, dicembre 1967, pp. 5–13,	p.	155
7	La politica portuale italiana, *Rivista marittima*, CII, gennaio 1969,pp. 49–56,	p.	165
8	Italian civil aviation prospects and problems, *Review of the Economic Conditions in Italy*, XXVI, 1972, pp. 455-71,	p.	173
9	Mediterraneo anni Ottanta, *Rivista marittima*, CXII, febbraio 1979, pp. 13–19,	p.	191
10	Leggi navali e sviluppo della Marina, *Rivista marittima*, CXIV, luglio 1981, pp. 69–82, agosto-settembre, pp. 13–32,	p.	199
11	I piani della Marina francese contro l'Italia nel 1939, *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico* *della Marina Militare*, IV, 3, settembre 1988, pp. 175–206,	p.	229
12	Taranto e la Marina, *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico* *della Marina Militare*, marzo-giugno 1988, pp. 195-212,	p.	261
13	La Marina e la politica coloniale italiana, *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico* *della Marina Militare*, IV, marzo 1990, pp. 71–94,	p.	279

14 Dalla Monarchia alla Repubblica,
Repubblica e Difesa, Roma, Istrid, 1998, pp. 51-66, p. 303

15 Le ambizioni del nuovo stato nel Mondo:
le missioni militari italiane all'estero
come strumento di politica estera,
in *Missioni militari italiane in tempo di pace (1861-1939)*,
Commissione italiana di storia militare,
Roma, 2001, pp. 1-10, p. 319

16 Scendendo le scale del consenso (1937-1943),
in *Le Forze Armate e la Nazione Italiana (1915-1943)*,
CISM, Roma, 2004, pp. 435-449, p. 327

17 Il 1943 nelle 'Memorie' dell'Ammiraglio de Courten,
Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare,
VII, settembre 1993, pp. 51– 79 p. 343

18 Il dopoguerra di Taranto,
Rivista Marittima, CXXXVIII,
apr.-maggio 2005, pp. 94-109, p. 373

19 Aspetti degli scenari politico-diplomatici
all'inizio del XX secolo,
Quaderno SISM 2005, pp. 3-8, p. 387

20 Il finanziamento della Grande Guerra,
Quaderno SISM 2007, pp. 106-118, p. 393

21 Il 1859 nel carteggio Antonelli-Sacconi,
Quaderno SISM 2009, pp. 117-126, p. 409

22 Il trattato di Torino (20 marzo 1860). Le implicazioni militari,
Quaderno SISM 2010, pp. 31-40, p. 419

23 Il fantasma dello sbarco. I forti di Roma e la Prima Triplice,
Quaderno SISM 2013, pp. 495-516, p. 429

24 Via col vento, Ufficiali di Marina internati in Germania,
Quaderno SISM 2014, pp. 693-708, p. 451

25 Le brochures-panique. L'ossessione dello sbarco
nei romanzi navali 1871-1900,
Quaderno SISM 2016, pp.181-196, p. 471

26 Guerra Parallela. La Conferenza interalleata
di Roma del gennaio 1917,
Quaderno SISM 2019, I, pp. 243-249, p. 487

27 La crociera del Magenta in Cina e Giappone (1866),
Quaderno SISM 2019, 2, pp. pp. 291–300, p. 499

Prefazione

di Virgilio Ilari

Trent'anni fa, su iniziativa di John Hattendorf, il Naval War College promosse una ricerca internazionale sullo stato degli studi di storia navale e marittima, chiedendo alle marine di 28 paesi di inviare un proprio rapporto. Il progetto, intitolato *Ubi sumus?*, intendeva «fare il punto» non solo sulla formazione («education») storico-militare degli Ufficiali delle principali marine da guerra del mondo, ma anche e soprattutto sulla storiografia navale del Novecento, per individuare autori, temi e tendenze ma anche i contesti istituzionali, accademici ed editoriali di questi studi. Le marine italiana e giapponese furono le uniche a non rispondere all'appello del NWC, e perciò i rispettivi capitoli furono redatti da autori americani. Quello italiano fu scritto da Brian Sullivan[1], analista strategico, docente del NWC e della National Defense University nonché membro del seminario di studi italiani contemporanei della Columbia, che all'epoca si trovava in Italia per scrivere la sua biografia di Margherita Sarfatti. Ignorato in Italia per vent'anni, fin quando cioè la SISM non lo ha ripubblicato nel Quaderno dedicato alla memoria del nostro vicepresidente Alberto Santoni[2], il testo di Sullivan è ancora fondamentale per ricostruire la storiografia navale italiana nell'epoca della guerra fredda.

Basato non solo su una approfondita bibliografia ma anche su interviste dirette con tutti i principali navalisti italiani dell'epoca, lo studio esordiva mettendo a fuoco il problema, oggi se possibile ulteriormente aggravato, del mancato riconoscimento, da parte dell'ordinamento universitario italiano, della specificità scientifica della storia navale, e in generale della storia militare;

> «Within the Italian university system, the teaching of naval and maritime history has been limited recently to only two schools, the Universities of Pisa and Rome, and to two scholars, the highly respected Mariano

1 Brian Sullivan, «Twentieth Century Italy», in John Hattendorf (Ed.), *Ubi sumus? The State of Naval and Maritime History*, NWA, Newport, R. I., 1994, pp. 180-189.

2 Brian Sullivan, «La storia navale e marittima in Italia nel 1994», in *Naval History. La Sism ricorda Alberto Santoni (1936-2013)*, pp. 67-82.

> Gabriele and his student, Alberto Santoni. For many years earlier in this century, the University of Rome had a chair in naval history and policy, held by the illustrious expert on World War I at sea, Camillo Manfroni (1863-1935). After the Second World War, Manfroni was effectively succeeded by Gabriele. However, since Gabriele was and remains a civil servant in the Ministry of Finance, he has been forbidden under Italian law from being an official professor at the University of Rome and has been only an incaricate (adjunct). Since such a position within the Italian university has been abolished recently [*rectius*, nel 1980/85], it is now legally impossible for Gabriele to go on teaching at the University of Rome. Barring the unexpected, when Santoni eventually retires from the University of Pisa, the teaching of naval and maritime history may well ceased there».

Per quanto imprecisa, la nota di Sullivan su Gabriele testimonia la conoscenza e la considerazione che già trent'anni fa si aveva di lui tra gli specialisti americani di storia navale. E che ben corrisponde al giudizio espresso nel 1988 da Raimondo Luraghi attribuendo a Gabriele un ruolo centrale nel «salto di qualità» della storiografia militare e navale dell'Italia contemporanea avvenuto nel ventennio precedente, e non solo per la qualità scientifica dei suoi contributi personali, ma anche per aver promosso una «reciproca fertilizzazione» tra gli studiosi accademici e quelli in uniforme[3]. Va però sottolineato che Gabriele fu protagonista anche di un'altra «reciproca fertilizzazione», quella tra storia militare navale e storia e politica economica marittima, raccordando gli aspetti militari con quelli economici, sociali e diplomatici. In un periodo in cui gli studi militari, politologici e storici erano ancora saldamente ancorati alla ricchissima tradizione culturale italiana e non risentivano negativamente, come invece oggi accade, delle incursioni amatoriali e dell'abuso dell'esempio storico da parte della letteratura geopolitica, di 'intelligence' e di 'studi strategici'.

Laureato ventunenne (1949) in storia moderna a Roma con Federico Chabod (1901-1960), allora commissario per la seconda serie (1870-1896) dei *Documenti diplomatici italiani* pubblicati dal Ministero degli Esteri[4], brevemente insegnante liceale, insignito di premi giornalistici (Cortina 1951, Barga 1952), nel 1953 Gabriele fu assunto dall'Istituto Nazionale di Statistica come funzionario addetto alle statistiche sociali, demografiche e dei trasporti, e lo stesso anno poté

3 Raimondo Luraghi, «Storia militare», in Luigi De Rosa (cur.), *La storiografia italiana degli ultimi vent'anni, III Età contemporanea*, Laterza, Roma-Bari, 1989, pp. 221-240. V. qui il saggio di Fabio De Ninno.

4 Franco Venturi, «Chabod, Federico», *Dizionario biografico degli Italiani*, 1980.

iniziare la sua carriera accademica come assistente volontario presso la cattedra di storia e politica navale della Sapienza. Questa era allora tenuta, fino al 1958, da Roberto Sandiford (1887-1965), colonnello di commissariato militare marittimo, membro della commissione ministeriale incaricata di redigere la legge di guerra e neutralità (RD 1438/1938) e consigliere di stato[5]. Insieme agli studi per l'ISTAT Gabriele proseguì la ricerca storica pubblicando nel 1958 due importanti monografie[6] che gli valsero nel 1959 la libera docenza di storia del Risorgimento[7] e due premi scientifici, della presidenza del Consiglio dei ministri per la cultura e dell'Accademia Pontaniana di Napoli per le scienze storiche[8].

Alla fine del 1960 Gabriele ottenne il doppio incarico di «storia e politica navale» presso l'Istituto Universitario Navale di Napoli e nella facoltà di scienze politiche della Sapienza. Quest'ultimo includeva pure l'insegnamento di storia contemporanea, forse su raccomandazione di Chabod, che, pur colpito nel 1958 da male incurabile, mantenne i suoi impegni accademici fino alla morte, avvenuta a Roma il 14 luglio 1960. E certo fu lui a proporre Gabriele come suo successore nella curatela della 2a serie dei *Documenti diplomatici*, il cui primo volume uscì appunto nel 1960. Nel settembre di quell'anno il capo di gabinetto degli Esteri (Federico Sensi) chiese infatti al direttore generale dell'ISTAT (Benedetto Barbieri) il «distacco» di Gabriele all'Ufficio studi della Farnesina che curava la pubblicazione dei Documenti[9].

Comprensibilmente la risposta di Barbieri fu negativa, e, preso atto dell'incompatibilità tra il lavoro di funzionario e i crescenti impegni didattici e scientifici, nell'aprile 1961 Gabriele rinunciò alla sicurezza del posto fisso per una consulenza in tema di trasporti e politica marittima presso l'*Archivio economico dell'unificazione italiana*, a cui collaboravano giovani storici economici del ca-

5 Alberto Petrucciani, «Sandiford, Roberto», *Dizionario bio-bibliografico dei bibliotecari italiani del XX secolo.* (Sandiford fu anche direttore dal 1933 della biblioteca centrale della Marina). Paolo Alberini, Franco Prosperini, «Sandiford, Roberto», *Uomini della Marina, 1861-1946. Dizionario biografico*, USMM, Roma, 2015, pp.177-178.

6 Gabriele, *La politica navale italiana dall'Unità alla vigilia di Lissa*, e *Per una storia del concordato del 1801 tra Napoleone e Pio VII*, entrambe pubblicate dalla Giuffrè, editrice giuridica convenzionata con la Sapienza.

7 La commissione era composta da Nino Cortese (1896-1972), Alberto Maria Ghisalberti (1894-1986) e Luigi Bulferetti (1915-1992). V. qui il saggio di Giuseppe Della Torre, che ricostruisce dettagliatamente la carriera amministrativa di Gabriele.

8 Nel 1961 la sua terza monografia Giuffré (*Da Marsala allo Stretto*) gli valse anche il premio del Centenario dell'Unità per monografie storiche.

9 V. Della Torre, cit.

libro di Rosario Romeo (1924-1987)[10] e di Carlo Cipolla (1922-2000)[11], che ne era anche il direttore scientifico. L'Archivio era uno dei rami del servizio Studi economici e programmi dell'Istituto della Ricostruzione Industriale, diretto da Pasquale Saraceno (1903-1991), propugnatore e stratega dell'«unificazione economica italiana», concepita come completamento dell'unificazione politica. Un grande progetto nazionale, basato sull'industrializzazione del Mezzogiorno attraverso l'Associazione per lo sviluppo (SVIMEZ) e l'omonima Cassa.

> «Dal 1959 [Saraceno] era diventato il principale consulente di Aldo Moro, che ne promosse l'elezione nel Consiglio nazionale della DC e gli affidò le relazioni sull'economia nel 1961-62 nei convegni di studio a San Pellegrino, preliminari alla svolta di centro-sinistra. Quando, nell'agosto del 1962, fu istituita la Commissione nazionale per la programmazione economica, presieduta dal ministro del Bilancio La Malfa e di cui Saraceno fu vicepresidente, l'«Unificazione economica nazionale» sembrò alle porte. Il volto dell'Italia era già radicalmente cambiato e il ritmo di crescita del reddito in tutte le regioni era stato persino superiore alle previsioni del Piano Vanoni»[12].

Gabriele fu dunque attivamente impegnato nella fase culminante del «miracolo economico» italiano, e talmente apprezzato che nel 1965 fu nominato segretario della Commissione interministeriale per la cantieristica navale presieduta dal senatore Giuseppe Caron[13] ed entrò nel ristretto numero dei consulenti del ministero del Bilancio in tema di programmazione economica, sotto il coordinamento di Giorgio Ruffolo (1926-2023). Con legge 27 febbraio 1967 n. 48 le attività di programmazione economica già svolte dal ministero furono formalizzate e ampliate, istituendo una «segreteria (generale) della programmazione» (art. 10) direttamente dipendente dal ministro [funzione svolta da Ruffolo fino al 1975] e un «ruolo di consiglieri economici nel campo tecnico ed economico» (art. 11), nominati mediante concorso pubblico per titoli ed esami riservato a liberi docenti, assistenti universitari e professori di istituti superiori di età non superiore a quarant'anni, nonché a professionisti e dirigenti della pubblica amministrazione e degli enti pubblici, di aziende e di enti internazionali. L'organico dei consiglieri della programmazione era di trenta unità: cifra che segnala una forte sottovalutazione del compito, in realtà titanico, loro assegnato, come testimonia, con una punta di arguta autoironia, lo stesso Ruffolo:

---

10 Paolo Macry, «Romeo, Rosario», *Dizionario biografico degli Italiani*, 88, 2017.

11 Giovanni Vigo, «Cipolla, Carlo», *Dizionario biografico degli Italiani*, 2013.

12 Leandra D'Antone, «Saraceno, Pasquale», *Dizionario biografico degli Italiani*, 90, 2017.

13 V. Della Torre, cit.

> «Quando noi andammo [a Parigi] al Commissariat au plan e poi al ministero delle Finanze dove c'era Edmond Malinvaud, che era un grande economista, lui ci domandò quanti esperti lavoravano con noi. Io dissi, esagerando un poco, che erano una quarantina (in realtà erano di meno); lui disse: - «Noi ne abbiamo seicento qui e seicento al Commisariat au plan». Poi riflettendoci ho pensato che, siccome la programmazione come obiettivo fondamentale è fallita sia da noi che da loro, noi in fin dei conti abbiamo speso di meno»[14].

Naturalmente Gabriele fu tra i vincitori e dal 14 agosto fu inquadrato nel ruolo come consulente economico di prima classe[15]. Il ruolo non era incompatibile con l'insegnamento universitario, tanto che nel 1968 Gabriele ebbe un incarico biennale di storia moderna anche all'Università Gabriele D'Annunzio di Chieti, ma gli impegni ministeriali lo costrinsero nel 1969 a rinunciare al corso napoletano e dal 1970 conservò unicamente il corso romano di storia e politica navale e storia moderna, coadiuvato, come cultori della materia, da Alberto Santoni[16] ed Ernesto Pellegrini (1930-2018), già membro della Commissione Caron come esperto marittimo ed aeronautico.

Anche dopo l'inserimento nel ministero del Bilancio Gabriele continuò a svolgere, sia pure con intensità decrescente, la ricerca propriamente storico navale, testimoniata dalle monografie sui piani italiani di sbarco a Malta (1965), le convenzioni navali della Triplice (1969) e (con Giuliano Friz) *La flotta come strumento di politica nei primi decenni dello Stato unitario italiano* (1973) e da ben otto saggi (tre nel 1965, due nel 1966 e gli altri nel 1967, 1969 e 1970), intervallati dalle pubblicazioni connesse alla sua attività di consulente. Nuovamente insignito nel 1971 del premio della Cultura della presidenza del Consiglio dei ministri, con decreto ministeriale 17 gennaio 1973 fu promosso dirigente generale[17], e in tale veste fu incluso nel Comitato di Politica Economica della CEE e svolse ripetutamente le funzioni di capo-delegazione italiana all'ONU, alla NATO e al Consiglio d'Europa. Nel 1976 fu insignito della croce di Grande Ufficiale dell'Ordine al merito della Repubblica Italiana, per la preparazione e la partecipazione alla Conferenza di Bonn del Consiglio d'Europa, e nel 1985 ricevette a Rio de Janeiro la Medalha do Pacificador dell'Ordine militare del

14 G. Ruffolo, *Il libro dei sogni. Una vita a sinistra raccontata a Vanessa Roghi,* Donzelli, 2007. Cit. nel «Profilo» dedicatogli dalla rivista *Il Mulino*, 20 febbraio 2023.

15 V. Della Torre, cit. (in base allo stato matricolare).

16 M. Gabriele, «Alberto Santoni, storico e amico», in Quaderno Sism 2014, *cit.*, p. 11.

17 Ai sensi dell'art. 59, DPR 30 giugno 1972 n. 748, con anzianità dal 1° agosto 1971 (v. stato matricolare).

duca di Caxia, per studi sulla Fuerza Expedicionaria Brasileira in Italia e atti rilevanti a promuovere l'amicizia italo-brasiliana.

La riforma della docenza universitaria, che sull'onda del Sessantotto tentava (vanamente) di abolire il cosiddetto "precariato", costrinse[18] molti professionisti e alti dirigenti che insegnavano come «incaricati stabilizzati» a dover scegliere fra docenza di ruolo e professione o servizio pubblico, privando l'università di competenze ed esperienze insostituibili. Quale «professore incaricato stabilizzato» con anzianità ventennale, Gabriele avrebbe potuto certamente avvalersi delle misure transitorie che consentivano il passaggio in ruolo come professore di II fascia tramite giudizio di idoneità. Ma il senso di responsabilità per il servizio nella pubblica amministrazione gli impedì di cedere alla tentazione di seguire la sua vocazione scientifica. Scelta che nel 1984, scaduto il regime transitorio della riforma, lo costrinse a rinunciare al suo corso romano (nel quale non ebbe purtroppo successori) per poter accettare le funzioni di Direttore generale per l'attuazione della programmazione economica, uno dei tre incarichi amministrativi apicali del ministero. A tal titolo, Gabriele fece anche parte, dal 1984 al 1990, del consiglio di amministrazione dell'IRI[19]. Con decreti ministeriali 28 dicembre 1991 e 2 gennaio 1992 Gabriele fu nominato membro e poi Direttore del Nucleo di valutazione degli investimenti pubblici (NVIP) presso la segreteria generale della programmazione economica[20], venendo perciò collocato fuori ruolo per un quadriennio. Trattenuto in servizio per un biennio oltre i limiti di età, Gabriele si dimise volontariamente il 30 novembre 1994, conservando la direzione del NVIP sino al 27 dicembre 1995.

La soppressione del corso romano di storia e politica navale fu se non altro almeno in parte e temporaneamente compensata da quello pisano nel frattempo attribuito a Santoni e collegato con gli studi promossi presso l'Istituto di guerra marittima dal capitano di vascello Pier Paolo Ramoino[21], mentre Gabriele continuò la sua attività di ricerca pubblicando fra il 1978 e il 1994 due monografie[22] e una trentina di saggi storico-militari. Fu inoltre consulente della Commissione storica della Marina Militare, della Commissione Italiana di Storia Milita-

18 In particolare gli artt. 13 e 118 del DPR 11 luglio 1980, n. 382.

19 V. *IRI Relazione e bilancio*, ed. 1984-1990.

20 Istituito dall'articolo 4 della legge 26 aprile 1982, n. 181 e disciplinato con legge 17 dicembre 1986 n. 878.

21 Sullivan, 2013, cit., p. 68.

22 *Sicilia 1860. Da Marsala allo Stretto*, Roma, USMM, 1991. *Le memorie dell'Ammiraglio De Courten*, Roma, USMM, 1993.

re (CISM) e poi dell'Ufficio storico dello S. M. Difesa, membro del consiglio scientifico della *Rivista Marittima* e del *Bollettino d'Archivio* dell'Ufficio storico della Marina Militare, collaboratore dell'Ufficio storico dello S. M. Esercito e presidente o relatore agli annuali convegni storici tenuti a partire dal 2009 presso il CASD o la Scuola Ufficiali Carabinieri.

Inoltre fu fra i primi, insieme a Santoni e Pellegrini, ad aderire alla Società di Storia Militare (SSM) fondata a Roma il 14 dicembre 1984 da Raimondo Luraghi, partecipando attivamente alle numerose iniziative (convegni, bibliografie e premi per tesi di laurea e dottorato) promosse dalla SSM e dal Centro interuniversitario di studi e ricerche storico-militari fondato nel 1983 da Giorgio Rochat e Piero Del Negro presso la cattedra pisana di storia militare tenuta da Filippo Frassati. Naturalmente il collocamento in quiescenza consentì a Gabriele di dedicarsi interamente alla ricerca scientifica. Negli ultimi cinque lustri della sua vita così operosa pubblicò ben 14 monografie e un centinaio di articoli e saggi. Oltre agli articoli per i nostri *Quaderni* annuali e alla consulenza nel comitato scientifico della nostra Collana Fvcina di Marte, gli dobbiamo, noi della SISM, il riflesso del suo prestigio istituzionale, accademico e internazionale, un esempio di cultura, rigore scientifico e stile e continui preziosi consigli di equilibrio e saggezza, come membro del direttivo (1998-2003), vicepresidente (2004-07), presidente (2008) e infine presidente onorario (2009-22)[23].

La ricca carriera internazionale di Gabriele si chiuse con la presidenza, condivisa col collega Wolfgang Schieder (Gottinga), della Commissione storica italo-tedesca annunciata nel novembre 2008 dai ministri degli esteri Franco Frattini e Frank-Walter Steinmeier durante l'omaggio reso alle vittime della Risiera di San Saba. Compito della commissione (insediata nel marzo 2009 durante una conferenza al Centro italo-tedesco di Villa Vigoni sul lago di Como) era l'«approfondimento comune del passato di guerra italo-tedesco e in particolare sugli internati militari italiani come contributo alla costruzione di una comune cultura della memoria»[24]. Il *Rapporto della Commissione degli storici italo-tedesca sugli avvenimenti del biennio 1943-45* fu presentato dai ministri degli esteri Giulio Terzi di Sant'Agata e Guido Westerwelle nella Sala Aldo Moro della Farnesina il 19 dicembre 2012 e fu discusso nelle giornate del 22-23 ottobre 2013 all'Ita-

23 V. Ilari, « La Società Italiana di Storia Militare (SISM). Una testimonianza e una breve guida per la storia della storiografia militare nell'Italia contemporanea», *Archivi*, XVIII / 1, gen.- giu, 2023, pp. 111-134.

24 Christiane Liermann, «Note su una Commissione storica italo-tedesca», *Contemporanea*, XVII, n. 1, gennaio-marzo 2014, pp. 165-172.

lien Zentrum, Freie Universität Berlin[25]. In riconoscimento Gabriele fu insignito della croce di Ufficiale dell'Ordine al Merito della Repubblica Federale di Germania (Verdienstorden der Bundesrepublik Deutschland), consegnatagli a Roma a Villa Almone nel novembre 2013.

25 Costanza Calabretta e Francesco Leone, *Hypotheken der Vergangenheit. Italien und Deutschland im Zweiten Weltkrieg zwischen Erfahrung und Erinnerung. Tagung aus Anlass der Berichts der Deutsch-Italienischen Historikerkommission* 22.- 23. Oktober 2013, online sul sito SISCALT (Società Italiana per la Storia Contemporanea dell'Area di Lingua tedesca).

Bibliografia di Mariano Gabriele

Monografie

La politica navale italiana dall'Unità alla vigilia di Lissa, Milano, Giuffrè, 1958.

Per una storia del concordato del 1801 tra Napoleone e Pio VII, Milano, Giuffrè, 1958.

Da Marsala allo Stretto, Milano, Giuffrè, 1961 (Rist. col titolo *Sicilia 1860. Da Marsala allo Stretto*, Roma, USMM, 1999).

Panlibhonco e N.A.T.O., Milano, Giuffrè, 1961.

L'industria armatoriale nei territori dello Stato Pontificio dal 1815 al 1880, Roma, Archivio Economico dell'Unificazione Italiana, 1961, Serie I, vol. XI, fasc. 3.

L'industria delle costruzioni navali nei territori dello Stato Pontificio dal 1815 al 1880, Roma, Archivio Economico dell'Unificazione Italiana, 1961, Serie I, vol. XI, fasc. 4.

Il carteggio Antonelli-Sacconi (1858 - 1860), Roma, Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano, 1962 (2 voll).

Sulla rotta del portatore di Dio, Roma, Edindustria, 1962;

Lezioni di politica ed economia dei trasporti in Europa, Roma, Edizioni internazionali sociali, 196?

I porti dello Stato Pontificio dal 1815 al 1880, Roma, Archivio Economico dell'Unificazione Italiana, 1963, Serie I, vol. XII, fasc. 2.

Operazione C3: Malta, Roma, USMM, 1965 (ultima edizione 1990).

Le Convenzioni navali della Triplice, Roma, USMM, 1969.

La flotta come strumento di politica nei primi decenni dello Stato unitario italiano (con Giuliano Friz), Roma, USMM, 1973.

La politica navale italiana dal 1885 al 1915 (con Giuliano Friz), Roma, USMM, 1982.

Sicilia 1860. Da Marsala allo Stretto, Roma, USMM, 1991.

Le memorie dell'Ammiraglio De Courten, a cura di, Mariano Gabriele, Roma, USMM, 1993.

Marina e diplomazia a metà Ottocento, supplemento "Rivista Marittima", CXXIX, 5, maggio 1996.

Romeo Bernotti, Il pensiero strategico, a cura di M. Gabriele, Roma, Forum di Relazioni Internazionali, 1997.

La Marina nella guerra italo-turca (1911-1912), Roma, USMM, 1998.

Benedetto Brin, Roma, USMM, 1998.

La prima Marina d'Italia (1960-1966), Roma, USMM, 1999.

Augusto Riboty, Roma, USMM, 1999.

Ferdinando Acton, Roma, USMM, 2000.

Guglielmo Acton, Roma, USMM, 2001.

Simone Pacoret de Saint Bon, Roma, USMM, 2002.

Giovanni Bettòlo, Roma, USMM, 2004.

La frontiera nord-occidentale dall'Unità alla Grande Guerra. Piani e studi operativi italiani verso la Francia durante la Triplice Alleanza, Roma, USSME, 2006.

Giuseppe Bruno Bajoni, marinaio. Note di guerra e di pace, supplemento "Giornale di Medicina Militare", n. 258, luglio-settembre 2008.

Gli Alleati in Italia durante la Prima guerra mondiale (1917-1918), Roma, USSME, 2008.

Il potere marittimo italiano 1861-1915, Roma, USMM, 2017.

Articoli e saggi

1954

Alcune considerazioni sui caratteri demografici della Sicilia in base alle risultanze dei censimenti eseguiti dal 1901 al 1951, *Rivista Italiana di Economia, Demografia e Statistica*, VIII, 1954, pp. 3–17.

1956

Roberto Sandiford, *Lezioni di storia e politica navale: appunti raccolti a cura di Mariano Gabriele*, Roma, Edizioni dell'ateneo, 1956.

1957

«Le statistiche sportive», *Le rilevazioni statistiche in Italia dal 1861 al 1956.*

Statistiche demografiche e sociali, ISTAT, *Annali di Statistica*, a. 86, serie VIII, vol. 6, Roma, 1957, pp. 329-357.

(con Paolo QUIRINO), «Servizi vari e culto», *Indagine statistica sullo sviluppo del reddito nazionale dell'Italia dal 1861 al 1956,* ISTAT, *Annali di Statistica*, a. 86, serie VIII, vol. 9, 1957, pp. 135-137.

«Studi di tecnica delle rilevazioni statistiche. Statistiche sportive», dattiloscritto, 1957. [dattiloscritto inedito menzionato da M. Gabriele in un suo CV,]

1958

Contributo alla storia dei porti della Riviera dei Fiori, *Rivista Italiana di Economia, Demografia e Statistica*, XII, 1958, pp. 3–32.

La politica navale dei Fenici, *Rivista Marittima*, (indicata in seguito con RM), XCI, luglio 1958, pp. 3–22.

L''affondamento della "Viribus Unitis", *Nuova Antologia*, n. 1895, novembre 1958, pp. 379–88.

1959

Il rinnovo delle convenzioni marittime, *Rassegna Parlamentare*, I, 7, luglio 1959, pp. 33– 45.

Per una politica dell'aviazione civile, *Rassegna Parlamentar*e, I, 12 dicembre 1959, pp. 124–46.

«Contributo alla storia dei porti della Riviera dei Fiori», Rivista Italiana di Economia, Demografia e Statistica, XIII, nn. 1-2, 1959, pp. 369-406.

1960

Bandiere di convenienza e la NATO, *RM*, XCIII, aprile 1960, pp. 51–60.

La seconda guerra dell'Indipendenza sul mare, *Nuova Antologia* n. 1909, gennaio 1960, pp. 85–100.

Lo sbarco a Marsala, *Nuova Antologia*, n. 1912, giugno 1960, pp. 155–68.

La Sicilia e il Mediterraneo nel 1860, *Il Veltro*, n. 8-9, agosto-settembre 1960, pp. 3–17.

Ancora sul rinnovo delle convenzioni marittime, *Rassegna Parlamentare*, II, 10, ottobre 1960, pp. 1651–666.

1961

Il porto di Genova e la seconda guerra dell'Indipendenza italiana, *Annali dell'istituto Universitario Navale di Napoli*, XXX, 1961, pp. 3–23.

Testimonianze britanniche sull'andamento del commercio e della navigazione

marittima alla vigilia dell'Unità, *Annali dell'istituto Universitario Navale di Napoli*, XXX, 1961, pp. 3–9.

1962

Per una politica di facilitazioni marittime, *Vita sul Mare*, 1962, 4, pp. 3-8.

1964

Il passo dell'uscio, *Civiltà dello Spazio*. 6, nov.-dicembre 1964, pp. 19–25.

Per l'impiego bellico della Marina mercantile, *RM*, XCVII, marzo 1964.

1965

La pesca nello Stato Pontificio nel secolo XIX, *Rivista della Pesca*, IV, 1, gennaio-marzo 1965, pp. 3–26.

La convenzione navale italo-franco-britannica del 10 maggio 1915, *Nuova Antologia*, nn. 1972-1973, aprile-maggio 1965, pp. 1–35.

Sulla possibilità di una espansione strategica italiana nel basso Adriatico e nello Ionio durante *la* crisi d'oriente del 1875-1878, in «Storia e Politica», IV, 2 (aprile - giugno 1965), pp. 448-450.

La politica navale italiana alla vigilia del primo conflitto mondiale, *Rivista Marittima*, XCVII, maggio 1965, pp. 15–32.

Origini della Convenzione navale italo-austro-germanica del 1913, *Rassegna di Storia del Risorgimento*, LII, 3-4, luglio-dicembre 1965, pp. 1–41.

Lo sviluppo della marina mercantile italiana, *Il Veltro*, IX, 1965, pp. 327–48.

1966

Il problema dei cantieri navali alla fine del 1962, *Studi in onore di Gaetano Serino*, Napoli, Istituto Universitario Navale, 1966, pp. 173–218.

La marina militare alla riconquista di Palermo (settembre 1866), *Quaderni del Meridione*, IV, 16, ottobre-dicembre 1966, pp. 439–59.

L'armamento italiano sulle rotte atlantiche nel secolo XIX (1800-1860), relazione al Congresso Internazionale sulle rotte atlantiche del 1966, *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, Escuela de Estudios Americanos, Tomo XXV, 1968, pp. 295–324.(ristampato col titolo L'armamento italiano sulle rotte atlantiche dal 1800 al 1860, *Storia e Politica*, VI, ottobre-dicembre 1967, pp. 668–88).

1967

Il problema cantieristico italiano, *Mare*, II, 5, maggio 1967, pp. 21–26.

La nuova politica cantieristica italiana, *RM*, C, dicembre 1967, pp. 5–13.

Su un progetto di spedizione navale italiana contro il Brasile nell'anno 1896, *Storia e Politica*, VI, 2, aprile-giugno 1967, pp. 329–44.

1969

La politica portuale italiana, *RM*, CII, gennaio 1969, pp. 49–56.

La guerra dei convogli tra l'Italia e l'Africa del Nord, *Cultura e Scuola*, n. 29, gennaio marzo 1969, pp. 35–91.

1970

La programmazione comunitaria, in *Responsabilità e dialogo*, n. 10, ottobre 1970.

L'opera della Marina, 1915-1918. *L'Italia nella Grande Guerra, Roma*, Presidenza del Consiglio dei ministri, 1970, pp. 199–228.

1972

Italian Civil Aviation Prospects and Problems, *Review of the Economic Conditions in Italy*, XXVI, 6, novembre 1972, pp. 455–71.

1973

Rapporti fra programmi di politica economica a medio termine della CEE e programmazione nazionale, "Incontri" Confindustria 1973, 3, pp. 43–63.

Problemi e prospettive economiche dell'aviazione civile italiana, *Trasporti*, 1973, 1, pp. 61– 81.

1974

I grandi porti italiani del secolo XIX, *Les Grandes Escales*, Paris, Recueils de la Société Jean Bodin, 1974, Tome 34, III, pp. 55–72.

1975

Finanza e Programmazione, *Rassegna parlamentare*, XVII, luglio-settembre 1975, pp. 311– 14.

L'occupazione derivante dall'aviazione civile in Italia, *Trasporti*, 1975, 6, pp. 55–71.

1978

L'uso politico della forza militare nel Mediterraneo, *RM*, CXI, giugno 1978, pp. 27–33.

Mar Arabico, Oceano Indiano e Mediterraneo, RM, CXI, novembre 1978, pp. 15–23.

1979

Mediterraneo (1945-1953), *Rivista di Studi Politici Internazionali*, XLVI, 1,

gennaio-marzo 1979, pp. 25–48.

Mediterraneo anni Ottanta, *RM*, CXII, febbraio 1979, pp. 13–19.

Asia alla ribalta: le lezioni di una lezione, *Rivista Militare*, CII, 2, marzo-aprile 1979, pp. 9– 13.

La circumnavigazione della pirocorvetta "Magenta", *RM*, CXII, agosto-settembre 1979, pp. 137–49.

Una Divisione brasiliana nella campagna d'Italia, *Rivista Militare*, CII, settembre-ottobre 1979, pp. 101–07.

Il Pacifico. Scacchiere in evoluzione, *RM*, CXII, ottobre 1979, pp. 13–19.

1980

Il Mediterraneo dalla fine della guerra alla morte di Stalin, *RM*, CXIII, luglio 1980, pp. 9– 18.

1981

Leggi navali e sviluppo della Marina, *RM*, CXIV, luglio 1981, pp. 69–82, agosto-settembre, pp. 13–32.

1982

Garibaldi marinaio, *Atti del LI Congresso di Storia del Risorgimento Italiano* (Genova, 10- 13 novembre 1982), Roma, Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano, 1983, pp. 165– 92.

1984

1939: vigilia di guerra nel Mediterraneo, *RM*, CXVII, luglio 1984, pp. 17–40.

L'Italia nel Mediterraneo tra tedeschi e alleati, *RM*, CXVII, dicembre 1984, pp. 19–36.

1986

Il piano agricolo nazionale, *Rassegna Parlamentare*, XXVIII, aprile-giugno l986, pp. 169– 84.

Mediterraneo 1935-36. La situazione militare marittima nella visione britannica, "*RM*", CXIX, maggio 1986, pp. 21–36.

La Força Expeditionaria Brasileira (FEB) sulla linea Gotica (1944-1945), "*Linea Gotica 1944*", Milano, FrancoAngeli, 1986, pp. 81–110.

1988

La forza di spedizione brasiliana (F. E. B.) nella Campagna d'Italia (Settembre 1944 - Aprile 1945), in Studi Storico-militari 1985, Roma, USMME, 1986, pp. 403–554.

Una voce degli anni Venti nel dibattito sulle portaerei, *RM*, CXXXI, maggio 1988, pp. 11– 18.

I piani della Marina francese contro l'Italia nel 1939, *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare* (indicato in seguito con BAM), IV, 3, settembre 1988, pp. 175–206.

L'operazione "Vado" (14 giugno 1940), *RM*, CXXI, novembre 1988, pp. 77–91.

1989

C.I.P.E. e altri Comitati, *Rassegna Parlamentar*e, XXXI, gennaio-giugno 1989, pp. 83–98.

Taranto e la Marina Militare, *Esercito e Città dall'Unità agli anni Trenta*, Perugia, Deputazione di Storia Patria per l'Umbria, 1989, pp. 1173–192.

La Marina italiana in Corsica dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943, *RM*, CXXII, ottobre 1989, pp. 89–100.

1990

La Marina e la politica coloniale italiana, *"BAM*", IV, marzo 1990, pp. 71–94.

La Marine italienne dans la bataille navale de Bastia, Kyrn Magazine, n. 311, 22-28 giugno 1990, pp. 12–19.

«Intervento», Convegno su L'industria aerospaziale italiana verso le sfide del 2000, XX anniversario della fondazione dell'Aeritalia, 1969-1989, *Rassegna Parlamentare,* n. 2, aprile-giugno 1990, pp. 145-166.

1991

La Marina e la politica navale in Adriatico dal 1875 al 1878, "*BAM"*, V, giugno 1991, pp. 129–60.

L'offensiva su Malta, *"BAM*", V, dicembre 1991, pp. 133–41.

L'affondamento della "Viribus Unitis", *RM*, CXXIV, giugno 1991, pp. 97-109.

Le origini e i mezzi d'assalto nella prima guerra mondiale, *Uomini della Marina Militare* (Atti Convegno La Spezia (giugno 1991), a cura di * G. Giorgerini, Milano, M.M.- Scrittori e giornalisti del mare, 1992, pp. 25–38.

1992

L'industria degli armamenti e lo sviluppo economico europeo nel periodo 1870-1939, *RM*, CXXV, febbraio 1992, pp. 97-100.

Il pirata Morato Arraez a Lanzarote, "*RM"*, CXXVI, maggio 1992, pp. 79–95.

La Regia Marina alla riconquista di Palermo, "*BAM*", VI, settembre 1992, pp. 7–28.

L'operazione C 3 (1942), "*BAM*", VI, dicembre 1992, pp. 283–98.

L'offensiva su Malta, in. H. Rainero e A. Biagini (cur.), *L'Italia in guerra. Il 2° anno. 1941*, Commissione Italiana di Storia Militare, 1992, pp. 435–50.

1993

L'operazione C 3, in R.H. Rainero e A. Biagini (cur.), *L'Italia in guerra. Il 3° anno. 1942*, in, Roma, Commissione Italiana di Storia Militare, 1993, pp. 409–34.

Prima e dopo Suez, "*RM*", CXXVI, maggio 1993, pp. 79–95.

Le premesse, La battaglia dei convogli", Atti del Convegno di Napoli 22 maggio 1993, *Supplemento "BAM*", VII, giugno 1993, pp. 14–25.

Il 1943 nelle 'Memorie' dell'Ammiraglio de Courten, "*BAM*", VII, settembre 1993, pp. 51– 79.

1994

Le rotte che cambiarono il mondo, *RM*, CXXVII, gennaio 1994, pp. 69–83 e febbraio, pp. 97–115.

1995

Il potere marittimo nella prima e nella Seconda guerra mondiale, "*BAM*", IX, settembre 1995, pp. 37–45.

La Marina nella crisi di Aspromonte, "*BAM*", IX, dicembre 1995, pp. 9–24.

Aspetti politici dall'armistizio alla cobelligeranza, *La Marina nella guerra di Liberazione e nella Resistenza* (Atti Convegno Venezia 28-29 aprile 1995), Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1996, pp. 27–42.

1996

Riboty nella campagna del 1866. Il Giornale della corazzata "Re di Portogallo", *BAM*, X, settembre 1996, pp. 9–75.

L'offensiva fantasma, *RM*, CXXIX, giugno 1996, pp. 79–92.

La Marina Militare, le esplorazioni geografiche e la penetrazione coloniale, *Fonti e problemi della politica coloniale italiana*", Roma, Ministero dei Beni culturali –Ufficio Centrale Beni archivistici, 1996, II, pp. 1076-111

1997

La Marina italiana nel Mar Rosso durante il conflitto italo-turco (1911-1912), "*BAM*", XI, giugno 1997, pp. 7–33.

Commento a Romeo Bernotti, Il pensiero strategico, a cura di M. Gabriele, Roma, *Forum di Relazioni Internazionali*, 1997, pp. 13–46.

1998

"Il Dodecaneso nel trattato di pace con l'Italia", in R. H. Rainero e G. Manzari (cur.), *L'Italia del dopoguerra. Il Trattato di pace con l'Italia*, Roma, Commissione Italiana di Storia Militare, 1998, pp. 127–37.

Il primo Risorgimento nel segno del Tricolore, *"Capisaldi Tricolore*", Roma, Istrid, 1998, pp. 13–37.

Dalla Monarchia alla Repubblica, "*Repubblica e Difesa*", Roma, Istrid, 1998, pp. 51–66.

L'occupazione di Beilul e di Massaua (con documenti inediti della corrispondenza di Benedetto Brin), "*BAM*", XII, marzo 1998, pp. 79–117.

Il Mediterraneo prima e dopo l'apertura del canale di Suez (1869), "*Il Mediterraneo quale elemento del potere marittimo* (Atti Convegno Venezia 16-18 settembre 1996)", Roma, Commissione Italiana di Storia Militare- Ufficio Storico della Marina Militare, 1998, pp. 27–37.

1999

Malta perno del contrasto in Mediterraneo durante il secondo conflitto mondiale, "*BAM*", XIII, marzo 1999, pp. 9–27.

Il politico e l'uomo, Atti del Convegno su Benedetto Brin (1838-1898), Supplemento "*BAM*", XIII, marzo 1999, pp. 166–70.

La Marina militare e la politica estera dall'Unità d'Italia alla prima guerra mondiale, *Marina militare e politica estera* (giornata di studio dell'IGM), Livorno, Centro Studi IGM, 1999, pp. 13–23.

Frammenti di politica navale francese, *RM*, CXXXII, ottobre 1999, pp. 97–108.

Gli avvenimenti siciliani del 1848 nella stampa quotidiana di Roma, *Archivio storico siciliano*, Serie IV, vol. XXV, 1999, pp. 335–58.

L'idea di potere marittimo nel 1848, *Adriatico 1848. Ricerca e significato della contrapposizione marittima*, Roma, Commissione italiana di storia militare", 1999, pp. 17– 22.

2001

Kairòs contro kairòs, *RM*, CXXXIV, febbraio 2001, pp. 87–98.

Dalle guerre nazionali agli interventi multinazionali, *II Convegno Nazionale di Storia Militare*, Roma, Commissione Italiana di Storia Militare, 2001, pp. 125–33.

Il dovere e la memoria. Ricordo di Inigo Campioni, Ammiraglio di Squadra della Regia Marina Italiana, *Supplemento RM*, CXXXIV, maggio 2001, pp. 7–32.

L'incrociatore "Dogali" sul Rio delle Amazzoni, "*BAM*", XV, dicembre 2001, pp. 11–52.

La sicurezza nel Mediterraneo, *Istituto Studi Ricerche Informazioni Difesa*, V, aprile-maggio 2002, pp. 15–20.

2002

Il clima politico interno, *Missioni militari all'estero in tempo di pace (1944-1989)*, Roma, Commissione Italiana di Storia Militare, 2002, p. 13-26.

2003

La nascita della Regia Marina, *Le Forze Armate e la Nazione Italiana*, Roma, Commissione Italiana di Storia Militare, 2003, pp. 125–33.

Molto rumore per nulla: la paura navale del gennaio 1888, "*BAM*", XVII, giugno 2003, pp. 9–104.

La Marina nelle carte Alicicco, *RM*, CXXXVI, luglio 2003, pp. 83–102.

Scendendo le scale del consenso, *Forze Armate e Nazione Italiana*, Atti Convegno Roma 22-24 ottobre 2003, Roma, Commissione Italiana di Storia Militare, 2004, pp. 435–49.

2004

Introduzione, M. Trionfi I*l Generale Alberto Trionfi*, Roma, ANEI, 2004, pp. 13–34.

Vicende e voci dalla Sicilia, *"BAM*", XVIII, giugno 2004, pp. 9–68.

2005

Il dopoguerra di Taranto, *RM*, CXXXVIII, aprile-maggio 2005, pp. 94–109.

La Marine italienne de 1870 à 1900, *«La Marine italienne de l'Unité à nos Jours»*, Paris, Commission Française d'Histoire Militaire, 2005, pp. 11–52.

Aspetti degli scenari politico-diplomatici all'inizio del XX secolo, *Quaderno SISM* 2005, *Tsushima-Jutland*, pp. 3-8

2006

Quattro MAS sul Lago Ladoga, "*BAM*", XX, marzo 2006, pp. 61–109.

Cristoforo Colombo, *RM*, CXXXIX, maggio 2006, pp. 23–35.

Il mare italiano, "*Limes"*, XIII, 4/2006, pp. 207–16.

Ricordare a Barletta, *RM*, CXIX, luglio 2006, pp. 91–98.

Aspetti degli scenari politici e diplomatici all'inizio del XX secolo e L'anno navale 1916, "*Tsushima 1905-Jutland 1918*", Roma, Società Italiana di Storia Militare, 2006, pp. 3–8 e 141-48.

Il marinaio e la morte, *Il soldato, la guerra e il rischio di morire*, a cura di N. Labanca e G. Rochat, Milano, Unicopli, 2006, pp. 71–94.

Le "brochures panique", *Storia della guerra futura*, a cura di G. Cerino Badone, Quaderno 2006 della Società Italiana di Storia Militare, Roma, Società Italiana di Storia Militare, 2006, pp. 5–16.

2007

La Marina siciliana di Garibaldi, RM, XL, luglio 2007, pp. 77–96.

Il contrasto tra Italia e Francia alleate (1915-1918), *Storia Militare*, n. 167, agosto 2007, pp. 56–63.

La medaglia d'oro Marcello Pucci Boncambi, capitano di fregata della Regia Marina, "*BAM*", XXI, settembre 2007, pp. 9–68.

Le biografie dei protagonisti, Atti del Convegno 7-8 novembre 2006 *Lo studio della storia navale nell'Italia di oggi*, a cura di M. Gemignani, Livorno, Accademia Navale, 2007. pp. 43–50.

D'Annunzio e la Marina, *l'Italia e la grande vigilia*, a cura di R.H. Rainero e S.B. Galli, Milan, Franco Angeli, 2007, pp. 255–91.

Navi e uomini di una dimenticata campagna africana, *RM*, CXX, ottobre 2007, pp. 107–12.

Ripensando al passato, *RM*, CXX, dicembre 2007, pp. 95–106.

Il finanziamento della Grande Guerra, *Quaderno SISM* 2007 *Storia Economica della guerra*, pp. 106-118.

2008

Origini, trattative e aspetti della convenzione navale italo-franco-britannica del 10 maggio 1915, "*BAM*", XXII, marzo 2008, pp. 11–55.

Giovan Battista Pastene, *RM*, CXLI, aprile 2008, pp. 99–116.*

Costi e finanziamento della guerra 1939-1945, *RM*, CXLI. Luglio 2008, pp. 105–14.

Il salvataggio dell'esercito serbo, "*BAM*", XXII, settembre 2008, pp. 9–36.

Il finanziamento della Grande Guerra, *Storia economica della guerra*, a cura di C. E. Gentilucci, Quaderno 2008 della Società Italiana di Storia Militare, Roma, Società Italiana di Storia Militare, 2008, pp. 103–18.

La posta di Clio, Giornale di Medicina militare, 158 (2008), 1-2 (gennaio-giugno) pp. 203-08, 3 (luglio-settembre) pp. 397-402, 4 (ottobre-dicembre) pp. 629-36; 159 (2009), 1 (gennaio-aprile) pp. 117-20, 2 (maggio-agosto) pp.

249-55, 3 (settembre-dicembre) pp. 365-71.

Il ministro Ferdinando Acton e la "querelle" sugli arsenali partenopei (1879-1883), Atti del Convegno "*Napoli e la Marina dal XVI secolo ai giorni nostri"* (30 maggio 2008), Supplemento "BAM", XXII, dicembre 2008, pp. 83–96.

2009

Foibe e dintorni, *Persona e Società*, III, 17, giugno 2009, pp. 6-12.

Le truppe francesi e britanniche in Italia (1917-1918), "*La Grande Guerra nella memoria italiana*", Roma, Camera dei Deputati, 2009, pp. 105–20.

La guerra navale del Pacifico (1879-1881), "*BAM*", XXIII, giugno 2009, pp. 9–84.

Le conseguenze dello sbarco sulla Resistenza, in Giuseppe Cordero di Montezemolo, *la Resistenza, i militari, le Fosse Ardeatine: storia di un eroe italiano*, Roma, Camera dei Deputati, 2009, pp. 27–34.

2010

La "guerra bianca". *Vita e morte sul fronte italiano*, Nuova Storia Contemporanea, XIV, 1, gennaio-febbraio 2010, pp. 133-46.

Il 1859 nel carteggio Antonelli-Sacconi, Quaderno SISM 2009, *La guerra del Cinquantanove*, Atti del Convegno Nazionale CISM-SISM sulla Seconda guerra di Indipendenza, Roma, Sism, 2010, pp.117-26. (ed. separata del Ministero della Difesa col titolo 150º anniversario II guerra d'Indipendenza, Roma, Commissione Italiana di Storia Militare).

Plombières e dintorni nella corrispondenza diplomatica vaticana, *Fra marsine e merletti*, a cura di V.G. Cardinali, Rivoli, Neos Ediz., 2010, pp. 84-88.

Sicilia 1943: aspetti e testimonianze, *Le reazioni interne e internazionali al crollo del regime fascista in Italia 25 luglio 1943*, a cura di M. Abbate e R. Mallett, Cantapupo in Sabina (Rieti), Sabinae, 2010, pp. 169-81.

2011

Risorgimento e Unità d'Italia, *I Finanzieri per il Risorgimento e l'Unità d'Italia*, Roma, Museo Storico della Guardia di Finanza, 2011, pp. 43-63.

Politica navale e politica estera, *Benedetto Brin e la costituzione del nuovo Stato italiano*, a cura di Z. Cerquaglia, Arrone (Terni), Thyrus, 2011, pp. 99-111.

Da Berlino a Berna. L'avventura del generale Efisio Marras (1943-1944), *Nuova Storia Contemporanea*, Xv, 1, gennaio-febbraio 2011, pp. 99-114.

Il Trattato di Torino (24 marzo 1860). Le implicazioni militari, Quaderno SISM

2010, *L'anno di Teano*, Atti del Convegno Nazionale CISM-SISM su "Il Risorgimento e l'Europa", Roma, SISM, 2011, pp. 31-40.

La difesa di Venezia nel 1848-49, in *Quaderno Sism* 2011, *Le Armi di San Marco*, pp. 261-80

2012

Giovan Battista Pastene (con traduzione spagnola), Istituto Italia di Cultura, Santiago del Cile, 2010, pp. 3-37. Riedizione Sism, Roma, 2012.

Il diario di Vincenzo Omodeo colonnello del 2. di linea italiano nella campagna di Russia, dal 16 gennaio 1810 al 26 ottobre 1812; a cura di Guglielmo Giarda; con contributi di Mariano Gabriele e Virgilio Ilari

La difesa di Venezia del 1849, Quaderno SISM 2011, *Le Armi di San Marco*, atti del convegno Sism di Venezia e Verona, 29-30 settembre 2011, Roma, Sism, 2012, pp. 261- 280.

Bandiere, RM, CXLV, maggio 2012, pp.99-116.

La guerra delle Alpi, *Nuova Storia Contemporanea,* XVI, 4, luglio-agosto 2012. pp.119-26.

Il Mediterraneo, *Il nuovo Stato*, Roma, Commissione Italiana di storia militare, 2012, pp. 169-87.

Capitan Pastene, Società Italiana di Storia Militare - Istituto Italiano Latino Americano, 2012, pp. 3-38.

La Marina e i bombardamenti, *I bombardamenti aerei dell'Italia*, a cura di N. Labanca, Bologna, il Mulino, 2012, pp. 145-59.

2013

Le Raccomandazioni della Commissione storica italo-tedesca e le forme di riparazione per le stragi, *Le stragi nazifasciste del 1943-1945. Memoria, responsabilità e riparazione*, a cura dell'ANPI, Roma, Carocci, 2013, pp. 54-60.

Riflessioni sui lavori della Commissione storica italo-tedesca (2008-2013). Dall'Italia, Italia Contemporanea, 272, settembre 2013, pp. 437-56.

Il fantasma dello sbarco. *I Forti di Roma e la Prima Triplice*, Quaderno Sism 2012-2013 American Legacy. La Sism ricorda Raimondo Luraghi, Roma, Sism, 2013, pp. 495-516.

Storia e politica: la Guerra al fronte (II), pp. 151-216 (come curatore del capitolo e, in particolare, autore del paragrafo *La 12ª squadriglia MAS sul Lago Ladoga nel 1942*, pp. 167-178), in *La campagna di Russia, nel 70º anniversario dell'intervento dello CSIR: Corpo di Spedizione Italiano in Russia*, a

cura di A. Biagini, A. Zarcone, Edizioni Nuova Cultura, 2013.

Verità e leggenda della guerra civile americana, *Nuova Storia Contemporanea*, XVII, 5, settembre-ottobre 2013, pp. 119-30.

La Regia Marina nella guerra italo-turca 1911-1912, *L'Italia e la guerra di Libia cent'anni dopo*, a cura di L. Micheletta ed A. Ungari (Edd.), Roma, Studium, 2013, pp. 407-23.

2014

Le truppe alleate in Italia, in *Dizionario storico della Prima guerra mondiale,* a cura di Nicola Labanca, Roma-Bari, Laterza, 2014, pp. 168-177.

2016

Le brochures panique. *L'ossessione dello sbarco francese nei romanzi navali inglesi e italiani*, in *Future Wars. Storia della distopia militare*, Quaderno SISM 2016, pp. 181-196.

2017

I Carabinieri internati, *Rassegna dell'Arma dei Carabinieri*, 2017, 1, pp. 195–210.

Gli "eroi" dell'Arma: Salvo d'Acquisto non è solo, *Rassegna dell'Arma dei Carabinieri*, 2017, 3, pp. 181–194.

La rivalità economica anglo-americana, *Quaderno SISM* 2017 *Economic Warfare*, pp. 193-204.

2018

Il Gruppo Intervento Speciale Carabinieri (GIS), *Rassegna dell'Arma dei Carabinieri*, 2018, 4, pp. 200–211.

2019

La Conferenza interalleata di Roma del gennaio 1917 (pp. 243–252); *La crociera del Magenta in Cina e Giappone (1866)* (pp. 291–300); *Il passo dell'uscio. La Marina strumento di politica nel primo ventennio del Regno* (pp. 301–316), in *Italy on the Rimland. Storia militare di una penisola eurasiatica*, t. 1: Intermarium, quaderno SISM 2019.

Voci nel Dizionario Biografico degli Italiani

- Albini Giovanni Battista, II, 1960, pp. 7–8.
- Allery Pietro Lucas de la Roche de, II, 1960.
- Amero D'Aste Stella Marcello. II, 1960.

- Anguissola Amilcare, III, 1961, pp. 7–8.
- Arminjon Vittorio, IV, 1962.
- Aubry Augusto, IV, 1962, pp. 570–71.
- Avallone, Carlo, IV, 1962, pp. 610–12.
- Baistrocchi Alfredo, V, 1963, pp. 302–03.
- Bafile Andrea, V, 1963.
- Baggio Ducarne Filippo, V, 1963.
- Baratieri Oreste, V, 1963, pp. 782–85.
- Baracca Francesco, V, 1963, pp. 769–70.
- Baracchini Flavio Torello, V, 1963.
- Barbarich Pietro, VI, 1964.
- Bavastro Giuseppe, VII, 1970.
- Bergamini Carlo, IX, 1967, pp. 76–77.
- Bonelli Cesare, XI, 1969.
- Canevaro, Felice, XVIII, 1975, pp. 68–70.
- Nicastro Gustavo, 2013.
- Pastene Giovan Battista, LXXXI, 2014.
- Persano di Pellion Carlo, LXXXII, 2015.
- Rizzo Luigi, LXXXVII, 2016.
- Riboty Agusto, LXXXVII, 2016.
- Russo Gioacchino, LIXC, 2017.

Mariano Gabriele e la (ri)nascita della storia navale italiana

di Fabio De Ninno

Il ruolo di Mariano Gabriele per la storia navale italiana è stato fondamentale sotto ogni profilo. È grazie alla sua figura di studioso, collocatasi nell'ambito di un più generale rinnovamento degli studi di storia militare avvenuto tra gli anni Sessanta e Ottanta, che la storia navale italiana ha acquisito uno status pienamente scientifico nell'ambito degli studi storici italiani.

Per comprendere tale ruolo e le innovazioni apportate dal suo lavoro, occorre inquadrare l'attività di Gabriele nella più ampia evoluzione degli studi storici dopo la Seconda guerra mondiale. Per realizzare questo obiettivo, occorre tornare a quei decenni tra gli anni Sessanta e Ottanta in cui la storia militare trovò faticosamente un nuovo spazio nella storiografia nazionale.

Si trattò di una fase particolare, in cui le ricerche di storia militare superarono le forti difficoltà che aveva sperimentato tra le due guerre, dovute alla forte politicizzazione degli studi del periodo fascista, e nel dopoguerra, dove il clima politico e la mancanza di documentazione aveva complicato non poco le ricerche di storia militare sull'Italia contemporanea. Infatti, tra gli anni Cinquanta e Sessanta, mentre gli uffici storici si dedicavano alla stesura delle relazioni ufficiali, o semi-ufficiali, relative alla Seconda guerra mondiale, venivano faticosamente, ad opera di un numero tutto sommato ridotto di studiosi, create le basi per il futuro sviluppo della storia militare nazionale.[1]

Nel 1967, nel corso del I congresso nazionale di scienze storiche tenutosi a Perugia, Piero Pieri registrava le difficoltà di questo contesto. In quell'occasione, il padre della storia militare italiana accademica effettuava un primo bilancio degli studi dell'ultimo ventennio, constatando le difficoltà della disciplina, ma

1 Sul dopoguerra della storia militare fino agli anni Ottanta e come gli anni Cinquanta-Sessanta segnassero un lento risveglio si veda Nicola Labanca, «Sviluppo e cambiamento nella storia militare dalla Seconda guerra mondiale ad oggi», *Revue internationale d'histoire militarie*, n. 91, 2013, in particolare le pp. 30-50.

anche il risveglio degli studi. Tuttavia, nell'analisi dello studioso, che spaziava dal periodo medievale all'età contemporanea, fino alla Resistenza, c'era una grande assente: la storia navale.[2]

Nel 1989, a oltre vent'anni dalla discussione di Pieri, un secondo bilancio era effettuato da Raimondo Luraghi. L'ex-presidente della SISM era noto per i suoi lavori sulla Guerra civile americana, tra cui spicca anche una storia della marina confederata che riscosse successo negli Stati Uniti dove fu tradotta e premiata nel 1996 con il premio Roosevelt per la storia navale. Non sorprende quindi che Luraghi avesse una maggiore attenzione di Pieri alla storia navale.[3]

Nella sua sintesi, Luraghi osservava che nell'ultimo ventennio si era verificato un progresso negli studi di storia navale italiani e che la situazione appariva molto diversa rispetto al 1967. Nella sua rassegna, non solo lo studioso lombardo registrava la presenza di un certo numero di studi sulla Marina Militare, ma soprattutto inseriva Mariano Gabriele al centro di questo sviluppo. Secondo Luraghi, Gabriele era tra quegli innovatori che erano riusciti nel corso degli anni Settanta e Ottanta a costruire una consapevolezza storiografica dei problemi specifici delle istituzioni militari, portando a una più feconda collaborazione tra mondo accademico e gli uffici storici delle forze armate, i quali avevano mostrato una capacità di apertura e sostegno verso gli studi storico-militari fatti da "laici" che era mancata nel periodo precedente.[4]

In che modo questo aveva rappresentato un salto di qualità? Per comprenderlo dobbiamo fare un salto indietro nel tempo, al momento in cui il rinnovamento della storiografia militare nazionale prese avvio. Nel 1969, Giorgio Rochat pubblicava su "Il movimento di Liberazione in Italia", la prima rivista di storia contemporanea del Paese, la rassegna *La marina italiana nella Seconda guerra mondiale.* La relazione era un primo tentativo di sintesi e analisi di quanto era stato pubblicato, soprattutto a cura della stessa istituzione sul secondo conflitto mondiale e si inseriva in un più ampio sforzo di analisi da parte dello studioso lombardo della prima fase di studi sul conflitto.[5]

---

2 Le osservazioni sono negli atti, Piero Pieri, «La storia militare», in *Atti del I congresso nazionale di scienze storiche,* Marzorati, Milano, 1970, pp. 1351-1357.

3 Citiamo per brevità solo il fondamentale Raimondo Luraghi, *Marinai del sud. Storia della marina confederata nella guerra civile americana, 1861-1965*, Rizzoli, 1993, tradotto per la Naval Institute Press nel 1996.

4 Raimondo Luraghi, «Storia militare», in Luigi De Rosa (cur.), *La storiografia italiana degli ultimi vent'anni, III Età contemporanea*, Laterza, Roma-Bari, 1989, pp. 221-240

5 Tra gli altri lavori di quella fase ricordiamo Giorgio Rochat, «La campagna di Russia 1941-43, rassegna bibliografica», *Il movimento di liberazione in Italia*, n. 79, 1965, pp. 61-91; Id,

Nella rassegna di storia navale, Rochat analizzava la relazione ufficiale della Marina nel secondo conflitto mondiale, evidenziandone la profondità, ma anche alcuni limiti, come l'artificiosa separazione della relazione tra i grandi scontri navali e la guerra dei convogli, lamentando come il quadro strategico fosse lasciato sullo sfondo assieme al ruolo delle altre forze armate e dei tedeschi nella guerra aeronavale. Proprio in tale contesto, Rochat segnalava, come arricchimento rispetto alla relazione ufficiale, l'importanza del volume di Mariano Gabriele relativo all'operazione C-3, ovvero la progettata invasione di Malta, pubblicato nel 1965 e poi più volte ristampato. Lo studio, condotto da Gabriele sui documenti della Marina doveva essere considerato, secondo Rochat, come: "un modello che non dovrebbe restare isolato".[6]

Tale invito fu certamente colto dagli studi navali italiani. Nel 2006, passando in rassegna l'evoluzione degli studi navali italiani, Giorgio Giorgerini, nel corso di un convegno tenuto all'Accademia navale di Livorno, evidenziava come proprio a partire dalla fine degli anni Sessanta si era assistito a un mutamento nella disciplina. Fino a quella fase, la storiografia navale italiana aveva imboccato due strade completamente divergenti. Il primo filone era quello giustificazionista, ovvero la Regia Marina aveva perso la guerra perché non aveva il radar, le mancava la nafta, Malta non era stata occupata, si era privi di portaerei e aviazione navale. In linea di massima, questo genere di pubblicazioni comprendeva le ricostruzioni ad opera degli stessi protagonisti del conflitto.[7]

Il secondo era quello accusatorio, definibile secondo Giorgerini anche come "denigratorio", distruttivo sino al punto di accusare la Marina di tradimento. Questa produzione era il risultato di una ricostruzione della memoria radicata nell'esperienza della Repubblica sociale italiana, in cui anche le vicende militari erano state investite dall'idea di tradimenti immaginari per spiegare il crollo del regime. Un aspetto che poi si era sedimentato nella memoria postbellica.[8] Ne era nata una letteratura, anche sulle vicende navali, spesso memorialistica o pubblicistica, certamente non scientifica, che mancava di una giusta ed equilibrata valutazione del complesso degli avvenimenti intorno alla guerra. Il caso più

Mussolini e le forze armate, in 'Il movimento di Liberazione in Italia', n. 95, 1969, pp. 3-22.

6 Giorgio Rochat, *La marina italiana nella Seconda guerra mondiale*, in 'Il Movimento di Liberazione in Italia', n. 94, 1969, pp. 118-119.

7 Due esempi chiave: Angelo Iachino, *Tramonto di una grande marina*, A. Mondadori, Milano, 1959; Marc'Antonio Bragadin, *Che ha fatto la Marina?*, Garzanti, Milano, 1949, poi *Il dramma della Marina italiana 1940-1945*, A. Mondadori, Milano, 1968.

8 Filippo Focardi, *La guerra della memoria: La Resistenza nel dibattito politico italiano dal 1945 a oggi*, Bari-Roma, Laterza, 2005, pp. 34-35.

significativo fu quello del volume del giornalista Antonio Trizzino che accusò apertamente gli ammiragli italiani di connivenza col nemico.[9]

Negli anni Settanta, il superamento di queste due correnti fu dovuto al farsi largo di un nuovo corso storiografico che mise da parte i filoni giustificatori e accusatori, uscendo dalle maglie della memorialistica e avviandosi a lavorare sul più fertile terreno della documentazione. Questo, secondo Giorgerini, permise di avviare una riflessione più complessiva relativa "alle condizioni generali e specifiche del Paese che, in modo diretto e indiretto, suggestionarono l'essere e il fare marina".[10] Entrò qui in gioco il decisivo ruolo di Gabriele, il quale fu l'elemento propulsore di questo rinnovamento, a cominciare dalla fine degli anni Cinquanta.

Certamente, Gabriele non è stato il primo storico navale del Paese. Altre figure rilevanti non erano mancate ed erano state strettamente legate alla Marina, a cominciare da Camillo Manfroni (1835-1917), il quale aveva impiantato le basi di un metodo di studio filologico-critico per lo studio della storia navale italiana. Tuttavia, gran parte del lavoro di Manfroni si concentrava sul periodo medievale e moderno e il suo approccio era condizionato dalla metodologia positivista di fine Ottocento che aveva avuto una importante influenza negli studi storici italiani.[11] Inoltre, la focalizzazione preunitaria di Manfroni era il riflesso di una più generale debolezza della storiografia italiana, la quale fino al periodo tra le due guerre prestò poca attenzione all'epoca contemporanea, se non nell'ambito dell'esaltazione patriottica post-risorgimentale.[12]

Tra le due guerre, il regime impose un preciso condizionamento sullo studio delle guerre degli italiani, in particolare per stabilire un nesso Risorgimento-Prima guerra mondiale allo scopo di servirsene per la costruzione della sua religione civile.[13] Questo portò allo sviluppo di un controllo generalizzato sugli studi di storia militare. Per il fascismo, la storia doveva servire alla costruzione della

9 Antonino Trizzino, *Navi e poltrone*, Longanesi, Milano, 1952.

10 Giorgio Giorgerini, Introduzione alla seconda sessione, in *La storiografia navale italiana degli ultimi venti anni, in* Accademia navale*, Atti del convegno, Lo studio della storia navale nell'Italia di oggi*, Livorno 7-8 novembre 2006, pp. 53-54.

11 Giuseppe Monsagrati, «Camillo Manfroni», *Dizionario Biografico degli Italiani*, Volume 68 (2007), disponibile a https://www.treccani.it/enciclopedia/camillo-manfroni_(Dizionario-Biografico)/ (ultimo accesso 2 novembre 2022)

12 Dei limiti di questa storiografia ci siamo occupati in Fabio De Ninno, *Piero Pieri, Il pensiero e lo storico militare*, Le Monnier, Firenze, 2019, pp. 183-184.

13 Paola S. Salvatori, «Il fascismo e la storia: un'introduzione», in Ead. (cur.)*, Il fascismo e la storia*, edizioni della Normale, Pisa, 2020, pp. 11-12.

mitologia guerriera del regime nell'ambito degli apparati educativi costruiti dal fascismo.[14] Il risultato fu che gli studi sulla Regia Marina furono in buona parte appannaggio della stessa, sia nell'Accademia navale sia nell'università, dove fu affidato a ufficiali di Marina e condizionato dalla politica educativa del tempo.[15] Infatti, come scriveva il sottosegretario Domenico Cavagnari, nella primavera del 1939, lo scopo dei corsi universitari di storia navale avviati dall'istituzione presso l'Università di Roma doveva "contribuire alla formazione della mentalità insulare ed alla diffusione nel nostro paese dell'orientamento verso il navalismo".[16] In sostanza, si doveva far storia per servire la propaganda del regime nell'ambito dello sforzo complessivo in corso per formare la coscienza marinara degli italiani.

Nel secondo dopoguerra, mentre l'attività dell'USMM si concentrava sulla stesura della pregevole relazione ufficiale, la storiografia navale italiana era un terreno da rifondare in senso scientifico, seguendo quel dettame di ricerca di un'analisi che, uscendo alla memorialistica, comprendesse meglio la relazione tra la Marina e il Paese. Tale sforzo sarebbe ricaduto non solo, ma in buona parte, su Gabriele, anche grazie alla sua formazione accademica che incrociò alcune delle figure di maggior spicco della storiografia e delle questioni marittime italiane.

Nato a Fiorenzuola d'Arda il 27 dicembre 1927, Gabriele si laureò in storia moderna nel 1949, presso l'Università di Roma, dove svolse il suo lavoro di tesi sotto Federico Chabod (1901-1960), come sappiamo uno dei maggiori storici italiani che, tra la fine della guerra e gli anni Cinquanta, fu tra i sostenitori di una maggiore apertura della storiografia nazionale verso la storia contempora-

14 Come Mussolini suggerì al colonnello Angelo Gatti «non era il tempo di storia ma dei miti», Alberto Monticone, «Introduzione», in Angelo Gatti, *Caporetto. Diario di Guerra*, Il Mulino, Bologna, 1997², p. XIII.

15 Sui corsi in accademia tra le due guerre e nel dopoguerra Marco Gemignani, «L'insegnamento della storia presso l'accademia navale di Livorno», in *Convegno nazionale di storia militare, Acta del Convegno di Studi tenuto a Roma presso il Centro Alti Studi della Difesa il 28-29 ottobre 1999*, CISM, Roma, 2001, pp. 89-98.

16 Archivio dell'Ufficio storico della Marina Militare, DG, DG-Senza numerazione, A9, Cavagnari al Ministero dell'educazione nazionale, Corso di storia e politica marittima presso la R. Università di Roma, 6 luglio 1939 e più in generale sul navalismo fascista ci permettiamo di rimandare a Fabio De Ninno, «A new navalism for a Fascist Empire. Navy, Geopolitics, Radicalization and Propaganda, 1934-1940», in Marco Aterrano, Karine Varley (Eds.), *Fascist Decade of War 1935-1945 in International Perspective*, Routledge, London, 2020, pp. 121-133.

nea.[17] Chabod fu anche uno dei primi ad occupare una cattedra di storia contemporanea ed aver portato l'attenzione alle analisi della politica estera liberale.[18] Quest'ultimo filone, come sappiamo, divenne il centro delle attività di ricerca di Gabriele che si focalizzarono sul periodo tra l'età liberale e la Seconda guerra mondiale. Gabriele fu poi assistente volontario di Roberto Sandiford. Quest'ultimo, dopo aver servito in Marina, tra le due guerre aveva diretto la biblioteca del Ministero della Marina, prima di approdare all'Università di Roma come docente di diritto marittimo, ricoprendo la cattedra di storia e politica navale dal 1951 al 1958 presso la Facoltà di Scienze politiche, quella che poi sarebbe diventata di Gabriele, il quale da suo assistente curò l'edizione delle sue *Lezioni di storia e politica navale*.[19] Infine, Sandiford, oltre al diritto, aveva prestato una certa attenzione al rapporto tra mare e questioni internazionali, diventando nel dopoguerra anche membro del Consiglio superiore della marina mercantile (1947-1957).[20]

Negli anni seguenti, la sua affermazione come figura centrale nella storiografia marittima e navale del Paese fu rapidissima. Dal 1958 conseguì la libera docenza in Storia del Risorgimento e incaricato delle cattedre di storia e politica navale nella facoltà di scienze politiche dell'Università di Roma e in quella di economia marittima dell'Università di Napoli. Divenne membro della Commissione internazionale di storia marittima, dell'Istituto italiano di Navigazione, dell'Istituto italiano per la Storia del Risorgimento e della Società Italiana di Economia, Demografia e Statistica. Assieme alle attività di studioso di storia combinò anche quelle relative al rapporto tra diritto e sicurezza marittima contemporanea (si veda il commento di Sirio Zolea presente in questo volume). In tale ambito, nel 1959, fu selezionato dalla NATO su indicazione del governo italiano per studiare il rapporto tra bandiere di convenienza e la politica marittima dell'alleanza.[21] Infine, già nella fase iniziale della sua carriera accademica, Gabriele collaborò con alcune delle principali riviste e istituzioni culturali del

17 Margherita Angelini, «Trasmitting Knowledge: The Professionalization of Italian Historians (1920s-1950s) », *Storia della storiografia*, n. 57, 2010, pp. 157-159.

18 Federico Chabod, *Storia della politica estera italiana dal 1870 al 1896*, Laterza, Bari, 1951.

19 Roberto Sandiford, *Lezioni di storia e politica navale: appunti raccolti a cura di Mariano Gabriele*, Roma, Edizioni dell'Ateneo, in due edizioni, 1953 e 1956.

20 Per esempio, Roberto Sandiford, *Problemi navali del Pacifico*, Roma, Istituto italiano per il Medio Oriente, Roma. 1936; Roberto Sandiford, *Il centenario di una grande battaglia navale: Navarino, 20 ottobre 1927*, Ministero della Marina, Roma, 1927.

21 Archivio centrale dello stato (ACS), IRI nera, Affari generali e degli organi deliberanti, AG/8, F.113, Curriculum del Prof. Mariano Gabriele.

paese come l'*Archivio Economico per l'Unificazione italiana*, l'*Istituto dell'Enciclopedia italiana*, *Nuova Antologia*, *Rassegna parlamentare*, *Rivista marittima*, *Studi cattolici*, *Rivista italiana di economia*, *Demografia e statistica* e gli *Annali di statistica*.[22] Assieme a questa presenza, anche grazie alla sua collaborazione con l'Archivio Economico per l'Unificazione italiana, la rete di Gabriele si estese a contatti nell'ambito della storia economica e marittima nazionali e internazionali che comprendeva personalità del calibro di Carlo Maria Cipolla, Rosario Romeo e lo storico britannico della Vickers J.D. Scott.[23]

Di conseguenza, la formazione e i contatti di Gabriele lo portarono ad affrontare tematiche come la demografia storica, la storia marittima con una specifica attenzione all'evoluzione dei porti dell'Italia centrale nel corso della tarda età moderna e della prima età contemporanea. A queste tematiche si aggiunsero questioni di attualità economica relativa all'utilizzo delle bandiere di comodo, ai problemi di sicurezza marittima nell'ambito dell'Alleanza atlantica e analisi sullo sviluppo della cantieristica nazionale.[24] Tale spiccata sensibilità al nesso marina-politica estera-sicurezza-economia può essere trovata in filigrana nel corso di tutta la sua opera di storico navale.[25] In effetti, i suoi appunti sugli articoli di storia economica discussi in questo saggio da Della Torre sono oggi conservati in un piccolo fondo presso l'Ufficio storico della Marina, composto in tutto di cinque faldoni in cui è raccolta la documentazione statistica utilizzata da Gabriele nelle sue pubblicazioni. Oltre alle riproduzioni del materiale, numerosi sono i fogli con calcoli e grafici disegnati a mano dallo studioso che riflettono la sua personale competenza sugli aspetti economico-finanziari applicati alla tecnica.[26].

22 Ibidem.

23 ACS, Iri Nera, b./76, contiene la corrispondenza con questi studiosi.

24 Tra gli altri ricordiamo, Mariano Gabriele, *Alcune considerazioni sui caratteri demografici della Sicilia in base alle risultanze dei censimenti eseguiti dal 1901 al 1951*, Rivista Italiana di Economia, Demografia e Statistica, VIII, 1954, pp. 3–17; *L'industria armatoriale nei territori dello Stato Pontificio dal 1815 al 1880*, Roma, Archivio Economico dell'Unificazione Italiana, 1961, Serie I, vol. XI, fasc. 3; *L'industria delle costruzioni navali nei territori dello Stato Pontificio dal 1815 al 1880*, Roma, Archivio Economico dell'Unificazione Italiana, 1961, Serie I, vol. XI, fasc. 4; *Le bandiere di convenienza e la NATO, Rivista marittima*, aprile 1960, pp. 51–60.

25 Si veda per esempio l'interesse alle questioni economiche della Seconda guerra mondiale sintetizzate in Mariano Gabriele, *Costi e finanziamento della guerra 1939-1945*, Rivista marittima, luglio 2008, pp. 105-114.

26 Si veda il fondo "Donazione Mariano Gabriele" nella collezione Donazioni dell'USMM, secondo la descrizione dell'inventario "Documentazione (fotocopie o copie di regolamenti,

Se necessario, non lesinava critiche agli scritti memorialistici, che andavano inquadrati nel loro valore relativo.[27] Esprimeva così una concezione a tutto tondo della storia navale, critica (intesa come facoltà di scegliere, selezionare, distinguere la natura dell'informazione storica) e con uno scopo educativo. In questo modo, l'Italia trovava con Gabriele un pieno allineamento alla maturità della disciplina che esisteva già in altri paesi, dove la storia navale, intesa come analisi metodologicamente affidabile, doveva lasciarsi alle spalle la "popolarizzazione volgare" (presente ancora nel periodo fascista in Italia) a vantaggio dell'affidabilità scientifica su cui costruire le basi del pensiero strategico e dottrinario navale.[28] Al tempo stesso, la focalizzazione di Gabriele su questioni di politica estera, con uno sguardo attento anche ai legami economici, lo pose oltre quello specialismo tecnico focalizzato sulla tecnologia delle navi e le narrazioni operazionali di cui spesso sono investiti gli studi e che a lungo ha costituito un limite degli stessi anche a livello internazionale, ma soprattutto nazionale.[29]

Nello spazio di questo saggio non è possibile effettuare una sintesi complessiva di tutto il lavoro di Gabriele, data anche l'enorme mole della sua pluridecennale attività. A riguardo, si pensi che oltre ad essere uno storico navale, Gabriele si occupò anche di tematiche relative alla pianificazione operazionale dell'Esercito per una guerra contro la Francia nel periodo liberale, frutto della sua attenzione agli studi sulle relazioni politico-militari della Triplice Alleanza[30], proseguendo poi con uno studio relativo alla Grande guerra sul fronte ita-

provvedimenti, bilanci, ecc.) e bibliografia raccolte dal professor Mariano Gabriele per ricerche e lavori riguardanti principalmente la marina mercantile e l'aviazione civile tra la fine dell'Ottocento e la prima metà del Novecento".

27 Per esempio, nell'introduzione alle memorie dell'ammiraglio Raffaele De Courten, nel riconoscimento generale della buona qualità del lavoro, Gabriele ricorda che la difesa a tutto campo della politica navale italiana tra le due guerre, fatta da De Courten in quanto ministro era assolutamente criticabile alla luce delle ricerche successive, Mariano Gabriele, «Introduzione», in USMM, *Le memorie dell'ammiraglio De Courten, 1943-1946*, USMM, Roma, 1996, pp. 65-66, nota 109.

28 In tal senso si vedano le osservazioni relative a John Knox Laughton sulla prima evoluzione della storia navale britannica in senso scientifico, Andrew Lambert, *The Foundation of naval history, John Knox Laughton, The Royal Navy and the Historical Profession*, Chatham, London, 1998, p. 219.

29 Richard Harding, *Modern Naval History, Debates and prospects*, Bloomsbury, London, 2016, p. 6; circa questi limiti della storia navale italiana e l'opposto quadro internazionale ci permettiamo di rimandare a Fabio De Ninno, «Le marine militari contemporanee, storiografia e recente letteratura», *Ricerche storiche*, 2018, n. 2, maggio-agosto 2018, pp. 77-98

30 Mariano Gabriele, *La frontiera nord-occidentale dall'Unità alla Grande Guerra. Piani e studi operativi italiani verso la Francia durante la Triplice Alleanza*, Roma, USSME, 2006.

liano, sempre con uno sguardo rivolto ai rapporti militari internazionali, questa volta con gli alleati dell'Intesa.[31] A lui si deve quindi un profilo continuativo di studi strategico-operativi sull'Esercito e i suoi alleati nel periodo liberale. Giorgio Rochat, non a caso, lo avrebbe inserito tra quegli studiosi accademici (assieme a Piero Del Negro, Lucio Ceva, Virgilio Ilari e in seguito Nicola Labanca) che avrebbero contribuito al rinnovamento della storia militare italiana dagli anni Sessanta.[32]

Come abbiamo sottolineato però, il ruolo di Gabriele nella storiografia italiana è dovuto anzitutto alla storia navale. Riguardo questo vale la pena soffermarsi su tre grandi aree tematiche che costituiscono, a mio giudizio, i nodi centrali della sua attività di storico navale: la politica navale del periodo liberale; i profili biografici dei grandi protagonisti della storia navale postunitaria; alcune questioni chiave della Seconda guerra mondiale nel Mediterraneo.

La storia della Regia Marina nel periodo liberale fu il filone principale delle ricerche di Gabriele. Una produzione che cominciò precocemente con il volume del 1958 dedicato alla *La politica navale italiana dall'Unità alla vigilia di Lissa*, uscito per l'editore Giuffré. L'opera ebbe immediatamente successo e gli valse il Premio della cultura della Presidenza del Consiglio e il premio per le scienze storiche dell'Accademia Pontaniana di Napoli.[33] Pubblicò in seguito numerosi altri saggi in rivista e da altri tre fondamentali volumi che completano il quadro, definendo le nostre conoscenze su quella fase della storia della Regia marina: *Le Convenzioni navali della Triplice* (1969); *La flotta come strumento di politica nei primi decenni dello Stato unitario italiano* (1973) e *La politica navale italiana dal 1885 al 1915* (1982), questi ultimi pubblicati assieme a Giuliano Friz per l'Ufficio storico della Marina. Infine, va ricordato anche il saggio *La marina nella guerra italo-turca (1911-1912)*, uscito sempre per l'Ufficio storico nel 1998.

Il primo studio, poi ripreso nel 1999, in un volume sulla prima Marina d'Italia, discute il problema della costruzione della Marina nel periodo tra la nascita del Regno d'Italia e la Terza guerra d'indipendenza (1866), evidenziando il

31 Mariano Gabriele, *Gli Alleati in Italia durante la Prima guerra mondiale (1917-1918),* Roma, USSME, 2008.

32 Giorgio Rochat, *Piero Pieri e la storia militare all'Università dagli anni Trenta agli anni Sessanta del Novecento,* in Piero Del Negro, *Le Università e le guerre dal Medioevo alla Seconda guerra mondiale*, Clueb, Bologna, 2011, pp. 247-251.

33 Archivio centrale dello stato, IRI nera, Affari generali e degli organi deliberanti, AG/8, F.113, Curriculum del Prof. Mariano Gabriele.

problema dello sviluppo istituzionale causato dalla necessità di amalgamare le differenti marine preunitarie, prodotte da tradizione navali.

Sottolinea Gabriele come questa fase fu quella di una istituzione che si dovette improvvisare strumento di un Paese dai caratteri ancora incerti e per questo fragile internamente ed esternamente. Un problema che si ripercuoteva sulla posizione internazionale del giovane regno, non consentendo una "pausa di riflessione" per attuare una rapida riorganizzazione istituzionale che avrebbe dovuto anche riguardare le forze armate. Tale vulnerabilità rese necessario disporre immediatamente di una grande marina per "correre nel branco" – Gabriele si rifaceva a una immagine del Libro della giungla di Kipling – delle grandi potenze, che erano più forti e consolidate. Le origini della sconfitta di Lissa vanno rintracciate in queste difficoltà. Pur riuscendo a ricostruire lo strumento sotto il profilo tecnologico, la qualità della leadership e della formazione marinara non ebbero il tempo di consolidarsi e amalgamarsi abbastanza prima del confronto con l'Austria.[34]

Eppure, nonostante questo, sottolinea sempre Gabriele, fu in questa fase che furono costruiti i germogli di un ruolo di proiezione, cominciando dalla rappresentanza degli interessi in Sud America a protezione degli emigrati italiani, in cui è possibile osservare la rapida presa di coscienza dell'importanza dello strumento navale per la politica estera e il consolidamento del ruolo internazionale del Paese.

Tale impostazione sarebbe stata centrale nei successivi sviluppi navali italiani. Una questione sottolineata nel volume dedicato all'utilizzo della flotta come strumento di politica nei primi decenni dello stato unitario. Nel testo Gabriele, superando lo scoglio di Lissa, sottolineava la precoce funzione mediterranea e coloniale dell'istituzione, in linea con quella necessita di "correre" in un contesto di crescente competizione internazionale.[35]

Il ciclo dell'analisi della politica navale liberale si conclude con lo studio sulle convenzioni navali della Triplice Alleanza[36] e soprattutto con il fondamentale volume sulla politica navale italiana dal 1885 al 1915. Quest'ultimo esprime appieno la capacità di proiezione internazionale dei suoi autori, i quali uscendo dalle maglie delle fonti della Marina, allargarono i loro sguardo anche agli archivi francesi e britannici, imprescindibili per lo studio del Mediterraneo

34 Mariano Gabriele, *La prima marina d'Italia. La prima fase di un potere marittimo (1860-1866)*, USMM, Roma, 1999, p. 179.

35 Ivi, p. 180.

36 Mariano Gabriele, *Le convenzioni navali della Triplice*, USMM, Roma, 1969.

tardo-ottocentesco dove la Royal Navy e la Marine Nationale definivano l'equilibrio di potenza della regione. Senza la pretesa di esaurire il contenuto del libro nello spazio di poche righe, l'aspetto primario dell'analisi di Gabriele ci pare sia stato sottolineare come di fronte a una politica estera spesso oscillante, la strategia e la politica navale della Marina si basassero invece su una coerente visione strategica, ovvero mettere in sicurezza le coste e le comunicazioni italiane.[37]

Dopo aver fronteggiato il rischio di un conflitto con la Francia in una condizione di endemica inferiorità, con l'ingresso nella Triplice alleanza (1882) e la firma della prima convenzione navale con Berlino e Vienna (1900), la Marina avviò un processo di rapido potenziamento e modernizzazione. Nell'ambito di tale processo e davanti al crescente rischio di un conflitto tra la Triplice e la Gran Bretagna, l'istituzione reagì intensificando la cooperazione con gli alleati. La firma di una nuova convenzione navale nel 1913 portò a una pianificazione integrata che migliorava notevolmente le possibilità operative italo-austro-tedesche nel Mediterraneo. Tuttavia, conscia che questa soluzione operazionale non poteva risolvere il problema strategico di un confronto contro l'Impero britannico, tramite il suo capo di stato maggiore, Paolo Emilio Thaon di Revel, la Marina cominciò a rappresentare al potere politico la necessità di conciliare politica estera e politica navale, esercitando plausibilmente un effetto decisivo nella scelta della neutralità nel 1914.[38]

A completamento di questa interpretazione, lo studio sulla Guerra di Libia (1998), oltre alla ricostruzione delle operazioni, sottolinea come il conflitto, caratterizzato in ambito navale da una dimensione mediterranea dimostrata dalle operazioni nel Mar Rosso, Libano e nei Dardanelli, mostrò che la flotta "è stata la chiave della guerra, il biglietto da visita del Paese nel omento in cui è entrata nel circolo ristretto delle potenze coloniali". Le valutazioni positive dell'operato della Regia Marina ridisegnarono l'approccio diplomatico delle altre grandi potenze verso l'Italia, consentendo di rafforzare la cooperazione con la Triplice nel 1913, ma anche di rafforzare l'interesse di Francia e Gran Bretagna a un accordo con l'Italia che avrebbe garantito parte del maggior margine di manovra acquisito tra il 1914 e il 1915, un rafforzamento grazie al quale il governo poté scegliere il posizionamento con l'Intesa.[39]

37 Mariano Gabriele, Giuliano Friz, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, USMM, Roma, 1982, p. 265.

38 Ivi, p. 264.

39 Mariano Gabriele, *La marina nella Guerra italo-turca, Il potere marittimo strumento militare e politico, 1911-1912*, USMM, Roma, 1998, pp. 209-215.

Sintetizzando il suo pensiero sul periodo 1861-1915, in uno dei suoi ultimi lavori, Gabriele ci ricorda che se la mMarina dovette diventare da subito "strumento necessario della politica estera italiana nel mondo, indispensabile braccio e raccordo per ogni impresa coloniale, strumento primario di difesa quando la minaccia veniva dal mare", a conclusione del suo ciclo, il *sea power* dello stato liberale era riuscito, seppure con costi imprevisti e pesanti sacrifici, "a non eludere il rapporto decisivo tra geografia-economia e questioni militari" che dovrebbe guidare l'armonicità della politica estera, creando i presupposti per la vittoria nel Primo conflitto mondiale.[40]

Un secondo filone storiografico di Gabriele su cui vale la pena soffermarsi è quello delle biografie dei grandi uomini di Marina pubblicate sempre per l'Ufficio storico tra il 1998 e il 2004, dedicate a personaggi della marina liberale: Benedetto Brin, Augusto Riboty, Ferdinando Acton, Guglielmo Acton, Simone Pacoret de Saint Bon, Giovanni Bettolo.[41]

Secondo lo stesso Gabriele, l'idea di avviare una collana di biografie nacque intorno al 1996 da uno scambio di vedute tra lo studioso e l'ammiraglio Buracchia, allora capo dell'ufficio storico della Marina Militare. Dopo più di ottant'anni di storiografia orizzontale, ovvero impegnata sulla successione degli eventi, sull'evoluzione e del pensiero della politica navale o in relazione a un conflitto e a uno specifico teatro operativo, sui mezzi e sulla tecnica occorreva centrare l'attenzione sulle persone. Lo scopo, secondo Gabriele, era aprirsi in maniera sistematica a una storiografia di taglio verticale, nella quale gli avvenimenti fossero analizzati attraverso la finestra delle personalità. Per comprendere questo aspetto, occorreva uscire dall'iconografia dei personaggi, spesso legata agli eventi che hanno vissuto e concentrarsi sugli "elementi diversi dall'eroico e dal grande".[42] Proprio per questo l'elemento centrale delle biografie realizzate da Gabriele è stato quello di addentrarsi nei "pensieri e sogni, peculiari di ciascuno dei grandi protagonisti, moventi importanti delle loro azioni". Aspetto centrale dell'analisi delle personalità è quello dell'indole. Secondo Gabriele ciascuno:

> «ha una personalità che è solamente sua, e può essere figlia del tempo o precorrerlo, ma certamente ne rappresenta una maniera di essere, una via personale per mettersi in rapporto con gli avvenimenti della storia

40 Mariano Gabriele, *Il Potere marittimo italiano, 1861-1915*, USMM, Roma, 2017, pp. 34, 87.

41 *Benedetto Brin*, USMM, Roma, 1998; *Augusto Riboty*, USMM, Roma, 1999; *Ferdinando Acton*, USMM, Roma, 2000; *Guglielmo Acton*, USMM, Roma, 2001; *Simone Pacoret de Saint Bon*, USMM, Roma, 2002; *Giovanni Bettòlo*, USMM, Roma, 2004.

42 Mariano Gabriele, «Le biografie dei protagonisti», in *Lo studio della storia navale nell'Italia di oggi*, p. 43.

influire su loro, nei limiti di ciascuno oltre che di venirne condizionati».[43]

Così, nelle biografie, i protagonisti della politica navale liberale vengono riletti attraverso la storia della loro mentalità. Alcuni esempi, provenienti dai volumi di Gabriele, possono servire a espandere questo concetto. L'Augusto Riboty di Gabriele è analizzato attraverso la sua filosofia morale, che lo portava a guardare all'Italia e alla disciplina militare con un rispetto mistico. Riboty era ligio al dovere dell'obbedienza fino all'estremo, tanto da essere pronto nel corso della crisi di Mentana del 1867 a lanciarsi con la sua piccola flottiglia contro la squadra francese in un'azione suicida, compiendo fino alla fine il suo dovere per mettere fine alla disistima e all'indifferenza del Paese verso la Marina.[44] Questo a sua volta è un aspetto centrale per comprendere la mentalità di una parte degli uomini politici e dei militari formatisi durante il Risorgimento. Analogamente, il Benedetto Brin di Gabriele non è solo un brillante tecnico, ma anche il traspositore in termini pratici delle aspirazioni di potenza dell'Italia liberale. Un paese, ci ricorda il nostro, che sul mare mirava a lasciarsi alle spalle Lissa (1866). La costruzione del *Duilio* non è quindi solo una realizzazione tecnica, ma anche la reazione di una generazione della classe dirigente italiana, di cui Brin era parte, per richiamare alla centralità del mare nel destino della penisola e l'espressione dei sacrifici economici necessari per costruire il potere marittimo nazionale.[45]

In sostanza, l'approccio storiografico di Gabriele ha richiamato l'importanza della cultura nella costruzione della leadership militare e di come questa contribuisca alla formazione delle personalità e dei loro processi decisionali. Al tempo stesso, ciò evidenzia l'attenzione alla storicizzazione dei personaggi analizzati, comprendendo l'importanza degli apparati ideologici e il pensiero che guidarono l'azione degli uomini di Marina, analizzandoli però alla luce del loro tempo.

Il terzo e ultimo filone che vorremmo segnalare con questo intervento è quello relativo alla Seconda guerra mondiale. Oltre al citato studio su Malta, originalmente pubblicato nel 1965 e poi riuscito in varie edizioni, l'ultima delle quali nel 1990, dobbiamo ricordare numerosi saggi pubblicati sulla rivista marittima e sul Bollettino d'archivio dell'ufficio storico. Gabriele, assieme al suo allievo Alberto Santoni (1936-2013)[46], fu tra i primi storici militari italiani a servirsi delle fonti britanniche e francesi, soprattutto in relazione alla ricostruzione del quadro

43 Ivi, pp. 43-44.

44 Gabriele, *Augusto Riboty*, p. 102

45 Gabriele, *Benedetto Brin*, pp. 18-19.

46 Il ricordo di Santoni come allievo di Gabriele è in Mariano Gabriele, «Alberto Santoni», in *Naval History*, *La Sism ricorda Alberto Santoni (1936-2013),* Sism, Roma, 2014, pp. 11-19.

strategico nel Mediterraneo tra il 1935 e il 1939.[47] In questo ambito, Gabriele sposò la tesi di un Mussolini deciso alla guerra perché convinto di una vittoria tedesca e non perché forzato dalle scelte delle potenze occidentali. In particolare l'imposizione blocco navale, fu il prezzo pagato per lo schieramento italiano nell'Asse, questo in opposizione anche a una certa storiografia che mirava a scaricare su Londra le responsabilità dell'ingresso in guerra.[48]

Oltre all'apertura internazionale, l'altro aspetto dell'analisi di Gabriele fu di essere tra le prime a spostare l'attenzione delle questioni tattico-operative a quelle strategiche. Come abbiamo osservato, è a partire dagli anni Settanta che si apre una riflessione complessiva sul ruolo della Marina nella Seconda guerra mondiale. In tal senso l'apporto di Gabriele fu abbastanza precoce e già in un saggio nel 1969 traeva alcuni elementi di sintesi sulla battaglia dei convogli, giudicato l'unico vero successo di una qualche importanza della Marina nel conflitto. In particolare, contrariamente alla relazione dell'Ufficio Storico, Gabriele considerava lo sforzo dell'Asse nel suo complesso anziché solo quello della Regia Marina. Inoltre, metteva in evidenza il carattere di attrito della guerra dei convogli, sottolineando che sebbene le rotte per il Nord Africa non fossero mai chiuse o interrotte, l'intensificarsi dell'azione britannica in alcune fasi ebbe un impatto diretto sulla congiuntura militare in Nord Africa. A monte, sotto il profilo strategico, questo consentì all'Italia di prolungare, senza effettive possibilità di vittoria, la resistenza italo-tedesca in Africa Settentrionale, consentendo alla "traballante macchina bellica italiana di rinviare fino all'estate 1943 la resa dei conti".[49] Tale giudizio sarebbe stato confermato e approfondito in seguito sottolineando la mancata preparazione in termini infrastrutturali e operazionali

47 Alcuni studi in cui si vede questo approccio sono Mariano Gabriele, «Mediterraneo 1935-'36», *Rivista marittima*, maggio 1986, pp. 21-36; Mariano Gabriele, «1939: vigilia di guerra nel Mediterraneo», *Rivista marittima*, luglio 1984, pp. 17-38; Mariano Gabriele, «I piani della marina francese contro l'Italia nel 1939», *Bollettino d'archivio dell'Ufficio storico della marina militare*, anno II, n. 3, settembre 1988, pp. 175-206.

48 Si veda l'articolo Mariano Gabriele, «L'Italia nel Mediterraneo fra tedeschi e alleati (1938-1940)», *Rivista marittima*, dicembre 1984, pp. 35-36; la più importante sostenitrice di questa tesi fu Rosaria Quartararo, *Roma tra Londra e Berlino: la politica estera fascista dal 1930 al 1940*, Bonacci, Roma, 1980; sulla natura mitigata del blocco nel caso italiano si veda Robert Mallet, «The Anglo-Italian War Trade Negotiations, Contraband Control and the Failure to Appease Mussolini 1939–40», *Diplomacy & Statecraft* Vol. 8, No. 1 (March 1997), pp. 164-167, che mostra la natura anticipatoria delle tesi di Gabriele anche rispetto a studi successivi.

49 Mariano Gabriele, «La guerra dei convogli tra l'Italia e l'Africa del Nord», *Cultura e scuola*, n. 29, gennaio-marzo 1969, pp. 75-91.

per consentire il traffico col Nord Africa, condizionando negativamente gli esiti successivi. Tutto questo, nonostante dal 1935 fosse chiaro che le rotte del Mediterraneo centrale costituissero un bersaglio privilegiato in caso di una guerra tra l'Italia e le potenze occidentali.[50] L'altro grande nodo spinoso della battaglia dei convogli affrontato da Gabriele fu la questione di Malta. Il suo "Operazione C-3:Malta" è uno studio che intreccia la preparazione operativa a uno sbarco anfibio tra guerra e dopoguerra coniugando la questione interforze con il problema strategico rappresentato dall'isola e il rapporto con l'alleato tedesco, caratterizzato dalla fondamentale perifericità del Mediterraneo nel disegno strategico hitleriano. Le conclusioni di Gabriele furono chiare: la presa di Malta, ammesso che fosse possibile (lo studioso esprime delle perplessità a riguardo), non avrebbe cambiato il quadro strategico della guerra.[51]

A conclusione di questo breve percorso, possiamo affermare che la storia navale e in generale la storiografia militare italiane siano in debito con Gabriele per aver istituzionalizzato gli studi sulla Marina contemporanea, costruendo un filone di ricerca metodologicamente solido, aperto e riconosciuto internazionalmente, soprattutto capace di guardare alla Marina come prodotto del Paese, piuttosto che come un oggetto di analisi rinchiuso nelle maglie della storia operativa o tecnica delle navi.[52] In definitiva Gabriele fu il pioniere di una storiografia navale italiana che, a giudizio di Giorgio Rochat, sapeva coniugare «livello scientifico e capacità critica»[53], tra l'altro superando l'ottica puramente italiana e autodifensiva che ancora caratterizzava parte della letteratura sulle performance della Regia Marina nella guerra 1940-43.[54]

Nell'unica sintesi storiografica in lingua inglese sulla storiografia navale italiana, ormai datata 1994, Brian Sullivan, uno dei maggiori studiosi di questioni militari italiane, parlava di Gabriele e del suo allievo Santoni come due "highly respected" studiosi.[55] Ci pare che quest'ultima citazione sia la rappresentazione

50 Mariano Gabriele, «Le premesse», in USMM, *La battaglia dei convogli, Atti del convegno di Napoli, 22 maggio 1993,* Supplemento al bollettino d'archivio dell'USMM, giugno 1993, pp. 14-15.

51 Mariano Gabriele, *Operazione C3: Malta*, USMM, Roma, 1990[3], pp. 217-218.

52 Si vedano le osservazioni in Alberto Santoni, «La marina militare dalle sue origini al secondo dopoguerra», in Piero Del Negro (cur.), *Guida alla storia militare italiana*, Esi, Napoli, 1997 pp. 174-175.

53 Giorgio Rochat, *Le guerre italiane. Dall'Impero d'Etiopia alla disfatta*, Einaudi, Torino, 2005, p. 206.

54 Giorgerini, *Introduzione. La storiografia navale italiana degli ultimi anni*, p. 55.

55 Brian Sullivan, «Twentieth Century Italy», in John B. Hattendorf, *Ubi Sumus? The State*

di un doveroso riconoscimento della trasformazione che la storia navale italiana ha subito a cominciare del lavoro di Mariano Gabriele e continuato dai suoi allievi, a partire da Alberto Santoni.

Un ricordo personale

Cominciai a frequentare Gabriele nell'aprile del 2012, conosciuto a un convegno organizzato dalla SISM, scrivendogli su suggerimento di Giorgio Rochat e Nicola Labanca. Nel corso di quell'incontro discutemmo del mio progetto di tesi di dottorato, allora in corso, sulla marina italiana tra le due guerre mondiali.

Da allora mi recai frequentemente a visitarlo presso la sua abitazione o lo incontrai a Roma, dove discutevamo di storiografia navale e marittima, spesso nel suo studio, dove aveva alle spalle una parte della sua immensa biblioteca personale, dalla quale tirava fuori sempre qualche lettura da suggerirmi.

Negli anni successivi, Gabriele ha seguito le mie ricerche sempre con grande interesse e con uno spirito critico costruttivo, contribuendo forte-mente alla mia crescita di studioso. Dopo l'uscita del mio volume Fascisti sul mare, per il cui titolo mi rimbeccò, specie perché considerava il lavoro 'veramente buono' (ne scrisse due recensioni), mi propose di darci del tu.

Rifiutai: il rispetto e la stima accademica per quel saggio maestro era troppo grande perché ci riuscissi.

Per lo stesso motivo, nell'occasione del seminario su L'Italia e il mare, organizzato dall'università di Siena nel 2018 come momento di riflessione complessivo sulla storia marittima del Paese, volli fortemente la sua presenza che contribuì ad arricchire l'iniziativa, portandolo tra i giovani studiosi che si interessavano delle vicende marittime che egli stesso aveva seguito per gran parte della sua carriera di storico.

Il suo esempio di studioso di storia navale come riflesso del rapporto complessivo tra il Paese e il mare guiderà sempre il mio lavoro.

Good Speed Professore!

Naval and Maritime History, Naval War College Press, Newport News, 1994, p. 182. Riprodotto in *Naval History*, Quaderno Sism 2013, cit., pp. 67-81.

Mariano Gabriele
Un "grand commis" della Repubblica tra ISTAT, IRI e ministero del Bilancio

di Giuseppe Della Torre[1]

Sommario. 1. Le convergenze tra ricerca e amministrazione di un "grand commis" della Repubblica. 2. L'impegno in ISTAT, 1953-1961: le statistiche sportive e i conti nazionali; i convegni della Società di economia, demografia e statistica. 3. L'*Archivio Economico dell'Unificazione italiana*, 1961-1966: i lavori e l'attività di coordinamento e consulenza su armamento, costruzioni navali e attività portuali. 4. Alla Direzione generale del Bilancio, 1965-1994: Consigliere economico e Direttore generale. 5. Storico militare, docente e alto funzionario orientato alla politica economica

Ringraziamenti

La signora Maria Eugenia Bernardini, moglie di Mariano Gabriele, e la figlia signora Stefania ci hanno molto aiutato con i loro ricordi e alcune indicazioni, che sono risultati cruciali nella ricostruzione del percorso professionale di Gabriele all'interno dell'amministrazione pubblica. Ringraziamo il comandante Daniele Sapienza, direttore della *Rivista Marittima*, per averci fornito copia di alcuni articoli di Gabriele pubblicati sulla *Rivista*. Passando alle consolidate frequentazioni, siamo debitori per spunti e riflessioni verso Francesco Balletta dell'Università Federico II di Napoli; Angelo Battilocchi dell'Archivio Storico di Banca d'Italia; Antonio di Majo dell'Università di Roma III; Alexia Sasso direttore della Biblioteca centrale dell'ISTAT, con Massimiliano Spina; e Giovanna Tosatti dell'Università della Tuscia. Da ultimo, ma non per ultimo, dobbiamo molto a Fabio De Ninno per averci segnalato materiale archivistico sul percorso professionale di Gabriele presso l'Istituto della Ricostruzione Industriale. Ringraziamo il personale della biblioteca "Luigi Credaro" della Banca popolare di Sondrio, della biblioteca di Economia dell'Università degli Studi di

1 Membro del Consiglio direttivo della Società Italiana di Storia Militare. Università gli Studi di Siena, *emeritus*.gdellatorre@iol.it

Trieste, della biblioteca "Livio Paladin" della Regione Friuli-Venezia Giulia di Trieste, e, per il prestito interbibliotecario, della Biblioteca statale isontina di Gorizia.

1. Le convergenze tra ricerca e amministrazione di un "grand commis" della Repubblica

Mariano Gabriele è stato un *grand commis* dello Stato. Nelle sue parole, sul finire della carriera, non si riteneva tuttavia un burocrate, venendo dall'università e da quella palestra di eccellenze che era stato l'Istituto per la Ricostruzione Industriale di Pasquale Saraceno[2].

Nel 1949 si laurea in Storia moderna con Federico Chabod presso la Facoltà di Lettere della Sapienza e sino al 1952 è insegnante di materie storiche nelle scuole superiori.

Dal gennaio 1953 e sino all'aprile 1961 è funzionario presso l'Istituto Nazionale di Statistica, ISTAT. Si occupa delle statistiche sociali e della popolazione. Dal 1959 è capo della sezione delle statistiche del traffico aereo, ferroviario, passeggeri alle frontiere, navigazione interna, comunicazioni, ecc.[3]

Dal 1953 è assistente volontario presso la cattedra di Storia e politica navale tenuta da Roberto Sandiford, presso la Facoltà di scienze politiche dell'Università di Roma[4]. Nel 1959 è libero docente in Storia del Risorgimento, con commissione composta da Nino Cortese, Alberto Maria Ghisalberti e Luigi Bulferetti. Dal 1961 è professore di Storia e politica navale presso la Facoltà di Scienze politiche dell'Università di Roma e l'Istituto Universitario Navale di Napoli.

Nel settembre 1960, il capo di gabinetto del ministero degli Affari Esteri, Federico Sensi, propone al direttore generale dell'ISTAT, Benedetto Barberi, il "distacco" di Gabriele presso l'Ufficio studi della "Farnesina" per i lavori della Commissione per il coordinamento e la pubblicazione dei documenti diplomati-

2 Mariano Gabriele, «C.I.P.E. [Comitato Interministeriale Programmazione Economica] e altri Comitati», *Rassegna Parlamentare*, XXXI, nn. 1-2, gennaio-giugno 1989, p. 85.

3 *Curriculum* di M. Gabriele dell'aprile 1961, al momento delle dimissioni dall'ISTAT e dell'entrata all'IRI (Archivio centrale dello stato (ACS), fondo Istituto Ricostruzione Industriale, numerazione nera, Affari generali e degli organi deliberanti, AG/8, fasc.115: Gabriele, M.).

4 Appunti raccolti a cura di M. Gabriele delle *Lezioni di storia e politica navale*, di Roberto Sandiford, Edizioni Ateneo, Roma, 1956. Esiste un'edizione 1953 degli appunti delle lezioni, meno corposa, curata "dagli assistenti".

ci. Nel successivo ottobre il "distacco" viene negato dalla direzione dell'ISTAT[5].

La permanenza presso l'ISTAT di Gabriele procede negli ultimi anni con frizioni con la dirigenza per la sovrapposizione delle attività d'istituto con gli impegni accademici[6]. Nell'aprile 1961 si dimette volontariamente dall'ISTAT.

A seguire, dal maggio 1961 sino al 1966, collabora con l'*Archivio Economico dell'Unificazione italiana*, sponsorizzato dall'IRI e coordinato da Carlo M. Cipolla, con la pubblicazione di suoi articoli e con intense attività di consulenza nel campo della storia del settore marittimo e dei commerci[7].

Nel 1965 è Segretario della commissione interministeriale per la cantieristica navale presieduta dal senatore Giuseppe Caron[8]. Dopo un periodo di preruolo di due anni, dall'agosto 1967 è Consigliere economico presso la rinnovata Direzione generale del Bilancio[9].

Sarà poi nel consiglio di amministrazione dell'IRI come rappresentante del Ministero del bilancio e della programmazione economica dal febbraio 1985 sino al novembre 1990.

2. *L'impegno in ISTAT, 1953-1961: le statistiche sportive e i conti nazionali; i convegni della Società di economia, demografia e statistica*

Nel periodo in cui Gabriele lavorò presso l'ISTAT, i nomi degli autori dei contributi elaborati all'interno dell'istituto non erano menzionati nelle pubblicazioni ufficiali. In altri termini, i testi venivano attribuiti all'istituzione o al servizio competente. Facevano eccezione gli *Annali di Statistica*, il più antico periodico della statistica ufficiale italiana, fondato nel 1871. Un periodico che

5 Vedi il carteggio tra la direzione del personale del ministero degli Affari esteri e la direzione generale dell'ISTAT nel "Fascicolo personale di M. Gabriele" in Archivio storico dell'ISTAT.

6 Vedi le note di valutazione stilate alla fine della permanenza presso l'ISTAT nel "Fascicolo personale di M. Gabriele" in Archivio storico dell'ISTAT.

7 Lettera di M. Gabriele a C.M. Cipolla del 28 aprile 1966 e promemoria di P. Saraceno del 7 luglio 1966, in ACS, Fondo Saraceno P., IRI, Archivio economico unificazione italiana, Segreteria e amministrazione, fasc. 502.5: Gabriele, M.

8 Lettera di Gabriele a Carlo M. Cipolla dell'aprile 1966, *ibidem.*

9 La presa di servizio di Gabriele segue da vicino l'entrata in vigore nel febbraio 1967 della legge di riforma del ministero del Bilancio e della Programmazione Economica. Vedi "Foglio matricolare" di M. Gabriele presso la Direzione generale del Bilancio [consegnatomi cortesemente dalla signora Maria Eugenia Bernardini], e Giovanna Tosatti, «Il riformismo amministrativo: gli strumenti della programmazione», in P.L. Ballini *et al.* (cur.), *Le istituzioni repubblicane dal centrismo al centro-sinistra (1953-1968),* Convegno della Fondazione Gramsci e dell'Istituto Sturzo, marzo 2004, Carocci, Roma, 2006, p. 66.

mostra l'evoluzione del nostro Paese dall'Unificazione nazionale sino ai giorni nostri, "passando dalla grande storia dei fatti economici e sociali al vivere quotidiano, alle condizioni di salute, ai consumi e all'occupazione"[10]. Solo con gli anni Novanta si inizia ad evidenziare nel titolo o in nota il nome dell'estensore o del gruppo di lavoro.

I contributi di Gabriele censiti tra le pubblicazioni ufficiali dell'ISTAT sono in due numeri degli *Annali di Statistica*, editi nel 1957: il primo sulle statistiche demografiche e sociali[11], il secondo sull'evoluzione del reddito nazionale dall'Unificazione nazionale[12]. I lavori furono elaborati all'interno del servizio delle Statistiche demografiche e sociali, al reparto preposto alle Statistiche delle forze di lavoro, della previdenza e dell'assistenza sociale, e all'ufficio delle Statistiche sportive, ricreative e affini, dove Gabriele fu assegnato sin dal momento dell'assunzione[13]

Nell'*Annale* sulle statistiche demografiche e sociali Gabriele compilò la sezione relativa alle statistiche sportive dall'Unificazione nazionale[14]. Con quelle elaborazioni, si pose, accanto ai dati relativi agli impianti sportivi in esistenza, la novità delle stime delle spese sostenute dal pubblico. Di interesse è pure la rassegna dei tentativi di stima intervenuti dall'Unificazione. Gabriele ricorda che i primi dati sulla consistenza degli impianti sportivi erano apparsi nel *Bollettino mensile di statistica* nel marzo 1954 e poi ripresi nel 1955 in un articolo sulla rivista *Lo spettacolo. Rassegna economica e sociale degli spettacoli e delle attività artistiche e culturali*[15].

Il secondo *Annale*, sullo sviluppo del reddito dell'Italia, fornisce i dati di contabilità macroeconomica, cioè del prodotto, del reddito e della spesa della nazione dall'Unificazione nazionale al 1956. Tali stime realizzate dall'ISTAT

10 Alberto Zuliani, «Presentazione», *Statistica ufficiale e storia d'Italia: gli Annali di Statistica dal 1871 al 1997,* ISTAT, *Annali di Statistica,* a. 129, serie X, vol. 21, Roma, 2000, p. 7.

11 *Le rilevazioni statistiche in Italia dal 1861 al 1956. Statistiche demografiche e sociali,* ISTAT, *Annali di Statistica*, a. 86, serie VIII, vol. 6, Roma, 1957.

12 *Indagine statistica sullo sviluppo del reddito nazionale dell'Italia dal 1861 al 1956,* ISTAT, *Annali di Statistica*, a. 86, serie VIII, vol. 9, Roma, 1957.

13 Archivio storico dell'ISTAT, "Fascicolo personale di M. Gabriele", ordine di servizio n. 23.

14 M. Gabriele, «Le statistiche sportive», ISTAT, *Le rilevazioni statistiche in Italia dal 1861 al 1956. Statistiche demografiche e sociali,* cit., pp. 329-357. https://ebiblio.ISTAT.it/digibib/Annali/TO00003841_Serie08Vol06Ed1957.pdf

15 A questi suoi lavori fece seguito la «Statistica degli impianti sportivi», ISTAT, *Note e Relazioni,* 8-9, marzo 1960. Su questo tema, nel *curriculum* di Gabriele, compilato nell'aprile 1961, risultano menzionati gli *Studi di tecnica delle rilevazioni statistiche. Statistiche sportive,* dattiloscritto, 1957.

e seguite dalle integrazioni del *Gruppo di Ancona* coordinato da Giorgio Fuà[16] (identificate come ISTAT 1957-Fuà 1969) costituiranno l'ossatura dei dati macroeconomici su cui si fonderà la narrazione della storia economica dall'Unificazione, sino alla profonda revisione condotta in anni recenti da Banca d'Italia e ISTAT[17].

All'interno delle stime del reddito nazionale dell'ISTAT 1957, Gabriele si occupò, con Paolo Quirino, della costruzione della produzione della componente "servizi vari e culto" facente capo alla branca produttiva "attività terziarie", costituita da fasce produttive variegate: dai trasporti alle comunicazioni, alle attività commerciali, ai servizi vari. Questi ultimi comprendevano l'istruzione privata, lo spettacolo, l'igiene della persona, le lavanderie e stirerie, i servizi di pulizia, i servizi resi dalle associazioni sportive, ecc.[18].

Ai contributi pubblicati sugli *Annali di Statistica* del 1957, aggiungiamo due lavori concepiti sempre all'interno dell'ISTAT, presentati a riunioni scientifiche della Società italiana di economia, demografia e statistica, SIEDS, tenute nel 1954 e 1958.

Gabriele ha collaborato ai lavori che fecero seguito al nono censimento della popolazione del 1951. Nel 1954 è pubblicato il suo scritto sui caratteri demografici della Sicilia secondo i censimenti eseguiti tra il 1901 e il 1951 sulla *Rivista Italiana di Economia, Demografia e Statistica*[19], edita dalla SIEDS. Sulla *Rivista* pubblicavano importanti studiosi dell'area economico-statistica. Tra i collaboratori vanno ricordati i vertici dell'ISTAT: il presidente Lanfranco Maroi (direttore della *Rivista* dal 1947 al 1961) e il direttore generale Benedetto Barberi. A tal proposito, l'articolo di Gabriele sulle risultanze censuarie in Sicilia faceva parte della sezione dedicata a *La statistica ufficiale per lo studio di alcuni problemi biologici e sociali della Sicilia*, coordinata da L. Maroi nell'ambito della XV Riunione scientifica della SIEDS, tenutasi a Palermo dal 3 al 5 luglio 1954.

L'articolo sulla storia dei porti della Riviera dei Fiori rientra nella sezione sui

16 Giorgio Fuà, *Lo sviluppo economico in Italia,* voll. II-III, F. Angeli, Milano, 1969.

17 Per tutti, Alberto Baffigi, *Il PIL per la storia d'Italia. Istruzioni per l'uso,* Collana storica della Banca d'Italia. Statistiche, Marsilio Editori, Venezia, 2015.

18 Mariano Gabriele e Paolo Quirino, «Servizi vari e culto», ISTAT, *Indagine statistica sullo sviluppo del reddito nazionale dell'Italia dal 1861 al 1956,* cit., Cap. V, pp. 135-137. https://ebiblio.ISTAT.it/digibib/Annali/TO00003841_Serie08Vol09Ed1957.pdf

19 M. Gabriele, «Alcune considerazioni sui caratteri demografici della Sicilia in base alle risultanze dei censimenti eseguiti dal 1901 al 1951», *Rivista Italiana di Economia, Demografia e Statistica*, VIII, 3-4, 1954, pp. 479-494.

Problemi economico-agrari delle provincie della riviera ligure[20] della XVII riunione scientifica della SIEDS, Sanremo, 2-5 ottobre 1958. L'impostazione metodologica della ricerca sui porti liguri sembra rientrare nei criteri della ricerca che Gabriele condurrà tra il 1959 e il 1963 per l'*Archivio economico dell'Unificazione italiana,* per un analogo orizzonte temporale, dalla fine del Settecento e per l'orientamento statistico-descrittivo della sua ricerca.

3. L'Archivio Economico dell'Unificazione italiana, 1961-1966: i lavori e l'attività di coordinamento e consulenza su armamento, costruzioni navali e attività portuali

Nell'aprile 1961 Gabriele cessa dal servizio presso l'ISTAT, "in seguito alle pressanti pressioni che [gli] imponevano di scegliere tra l'Università e l'ISTAT"[21], con il passaggio all'Ufficio studi dell'Istituto per la Ricostruzione Industriale, IRI, per collaborare alla conduzione della collana storica dell'*Archivio economico dell'Unificazione nazionale.*

Nel marzo 1961, un appunto siglato [non attribuibile] segnala alla Direzione del personale dell'IRI l'opportunità di avvalersi, "anche se solo per mezza giornata[22] della competenza tecnica ed economica nel campo marittimo" di M. Gabriele, in sostituzione del dottor Mehlem, esperto del settore, e vista l'indisponibilità di Ugo Marchese, professore di economia dei trasporti all'Università di Genova, specialista di economia marittima. Segue nel successivo mese di aprile il conferimento ufficiale dell'incarico di consulenza nel campo della triade marittima: gestione dei porti, industria dell'armamento e cantieristica navale[23]. In verità, Gabriele si occuperà anche di altri ambiti: seguirà anche, per la Sicilia e Roma, i trasporti terrestri e ferroviari, il commercio estero, le produzioni di alcuni settori industriali, ecc.

---

20 M. Gabriele, «Contributo alla storia dei porti della Riviera dei Fiori», *Rivista Italiana di Economia, Demografia e Statistica*, XIII, nn. 1-2, 1959, pp. 369-406.

21 Lettera di M. Gabriele del gennaio 1962 a Giuseppe De Meo, presidente dell'ISTAT, redatta su carta intestata dell'*Archivio economico dell'Unificazione Nazionale*, e il giudizio riassuntivo, molto critico, del gennaio 1961, rispetto agli altri precedenti molto più lusinghieri, nello Stato matricolare in ISTAT, Archivio storico, fascicolo personale di M. Gabriele.

22 Nel marzo 1961 è ancora in ISTAT.

23 Lettera del 26 aprile 1961 dell'IRI a M. Gabriele per un contratto a tempo determinato dal 1° aprile 1961 al marzo 1962 (ACS, IRI, Pratiche degli uffici (numerazione nera), Affari generali e organi deliberanti (AG), ag/8). Le lettere della corrispondenza di Gabriele per le attività di consulenza svolte per l'*Archivio economico*, citate nel seguito, sono raccolte nella "busta" appena citata.

Le pubblicazioni dell'*Archivio economico dell'Unificazione italiana* sono sponsorizzate dall'Istituto per la Ricostruzione Industriale. Accanto al direttore scientifico Carlo M. Cipolla e al rappresentante dell'IRI, Pasquale Saraceno, opera un robusto comitato formato [nell'ottobre 1955] da valenti statistici: Giuseppe De Meo, Giuseppe Parenti, Bruno Rossi Ragazzi e Albino Uggè[24]. Si aggiungeranno poi economisti (Giannino Parravicini, Roberto Tremelloni) e storici dell'economia (Domenico De Marco, Rosario Romeo).

I contenuti dell'*Archivio* sono innovativi da più punti di vista. Li riportiamo in forma sintetica perché evidenziano la metodologia seguita nei lavori in campo storico da Gabriele e la vicinanza anche nei contenuti con i lavori condotti in precedenza in sede ISTAT.

È evidente, anche nel titolo, la centralità dell'aspetto "economico" nel processo di Unificazione rispetto all'elemento politico e militare. Ciò non è scontato perché, per la storiografia politico-istituzionale prevalente nella fase postbellica, non era stata certo quella economica la motivazione principale del movimento nazionale e dell'opera dei padri-fondatori[25].

Dal lato della periodizzazione, come puntualizza il presidente dell'IRI, Isidoro Bonini, l'analisi del processo di sviluppo economico dell'Italia Unita deve iniziare ben prima dell'Unificazione politica, nei singoli Stati preunitari, con attenzione per "la sistematica descrizione delle vicende del processo di integrazione economica svoltosi tra le varie regioni italiane per effetto dell'unificazione politica"[26]:

> «… Il periodo 1859-1870, durante il quale si attuò il processo di Unificazione politica, appare preceduto e seguito da due periodi di durata all'incirca ventennale, sufficienti il primo a dare un quadro delle condizioni economiche prevalenti prima dell'Unificazione e il secondo a mettere in luce gli sviluppi più significativi dell'avvenuta Unificazione»[27].

L'orientamento metodologico è decisamente quantitativo e grande spazio è dedicato al reperimento e alla costruzione dell'informazione statistica, spesso

24 Per i contenuti dell'iniziativa vedi l'«Introduzione», del Comitato Scientifico, *Archivio economico dell'Unificazione italiana*, Serie 1, I-1, ILTE, Torino, 1956, pp. 9-11.

25 Ad es., Guido Pescosolido, «La costruzione dell'economia unitaria», *L'Unificazione,* Treccani, Roma, 2011.

26 Isidoro Bonini, «Presentazione», *Archivio economico dell'Unificazione italiana*, Serie 1, I-1, ILTE, Torino, 1956, pp. 3-5.

27 «Introduzione», del Comitato Scientifico, *Archivio economico dell'Unificazione italiana*, Serie 1, I-1, ILTE, Torino, 1956, p. 9.

sotto forma di serie storiche, con attenzione al lato normativo. Da notare l'assoluta priorità dello "scavo archivistico" e la rilevanza professionale degli addetti agli archivi di Stato e d'impresa, di modo che "l'ultimazione dei vari ordini d'indagine [potrebbe essere] condizionata dai ritrovamenti negli archivi"[28]. Peraltro, Gabriele, nel carteggio con i collaboratori, ricorda che "va da sé sul piano metodologico che la ricerca sulle fonti legislative e statistiche debba precedere … la stesura del testo e ogni altra fase dello studio"[29]. In effetti, come vedremo più avanti, gli insuccessi dei lavori coordinati da Gabriele sono legati a difficoltà oggettive nella raccolta delle informazioni archivistiche[30].

Nell'«Introduzione» di Isidoro Bonini sopra menzionata vi è, inoltre, un fugace rinvio all'attenzione per gli sviluppi in sede sovranazionale della ricerca sui "bilanci economici nazionali" condotta da Simon Kuznets[31].

Accanto all'apparato conoscitivo prettamente statistico, l'*Archivio economico dell'Unificazione* affiancava l'attenzione per il momento iconografico, che qualificava i singoli contributi su diversi aspetti (economici, demografici, finanza pubblica, prezzi e salari, ecc.) e che "spesso contribuisce a trasmettere il significato meglio del contenuto" [32].

Prima di iniziare a trattare del ruolo di Gabriele nell'attività di consulenza prestata per l'*Archivio economico* è opportuno fare un breve inciso per mostrare le difficoltà strutturali nella conduzione da parte di C.M. Cipolla e P. Saraceno dei rapporti all'interno del Comitato scientifico e tra i membri del Comitato e i "collaboratori" di ricerca. In una parola, vi era all'interno del Comitato uno iato tra l'abbondanza delle "idee" e la scarsità dei collaboratori concretamente attivabili per la "ricerca archivistica" e la "scrittura". A questo proposito, Cipolla, in una lettera dell'ottobre 1964, rispondeva alla proposta di Saraceno di estendere l'ambito temporale della ricerca al periodo giolittiano e affrontava, con brio e una vena di amarezza, il punto di cui sopra:

> «Caro Saraceno, … premetto che sono in principio favorevole all'estensione della ricerca al periodo "pre-Prima guerra mondiale" [1890-

28 *Ibidem,* p. 10.

29 Lettera di Gabriele a R. Giuffrida del 3 maggio 1961. Vedi "busta" citata alla nota 23.

30 Vedi le ricerche difficoltose sul porto di Livorno di Niccola (sic!) Carranza; sull'area triestina assegnati a Fulvio Babudieri, per le difficoltà di consultazione degli archivi di Stato di Vienna e del Lloyd Triestino; sui porti di Napoli curati da M. Gabriele e Giuliano Friz per le distruzioni delle carte dell'archivio di Pizzofalcone; ecc.

31 I. Bonini, «Presentazione», cit., p. 4.

32 Molto interessanti sono le motivazioni dell'inserimento di materiali iconografici da affiancare alla lettura dei dati strettamente quantitativi. *Ibid.,* pp. 10-11.

> 1914]. Il problema che soltanto mi preoccupa è l'esecuzione del piano. Tu parli di un sottocomitato in cui includere Parenti e Romeo [membri del Comitato scientifico dell'*Archivio economico*] e qualche altra persona. Ma … e qui cominciano i "ma" … Parenti è in mille faccende affaccendato [e] ci deve ancora consegnare la nota sulle finanze della Toscana. Potrà dirci "cosa fare", ma non potrà "fare". Romeo ci aveva promesso aiuto per il Mezzogiorno [e], purtroppo, nulla è venuto. Temo che anche lui ci dirà cosa fare, ma non ci aiuterà a fare. Dobbiamo riconoscere [che] non sono le idee sul "da fare" che ci mancano, ma "collaboratori" efficienti che indaghino e che scrivano. Di questo abbiamo una spaventosa penuria. Questo è il nostro *bottleneck* … Insomma, quel che temo è … che il nuovo sottocomitato [che proponi] serva soltanto a fornirci nuovi temi e a dirci che bisogna fare questo e quest'altro … Per tale opera in effetti non c'è bisogno di un comitato perché Tu ed io insieme bastiamo a riempire almeno trenta volumi di domande, quesiti, questioni, e cose del genere. Il fatto è però che poi, all'atto pratico, chi ci fa le ricerche? Chi risponde agli interrogativi? Chi ci scrive i libri? Gente che si offre e che chiede denari in anticipo c'è, ma gente che lavori sul serio, te ne sei accorto, è ben scarsa. Felloni, Castronovo, Castronovo, Felloni, Felloni, Felloni, e siamo sempre lì …»[33].

Le pubblicazioni della collana iniziano con l'anno 1956. Tra le prime pubblicazioni edite dall'*Archivio* furono quelle sui porti, i cantieri navali e l'armamento della Liguria tra il 1815 e la fine dell'Ottocento predisposte da Ugo Marchese[34], che precedette Gabriele nell'incarico di coordinamento della triade marittima. La struttura dei lavori di Marchese fu ripresa da Gabriele nei suoi lavori sulle attività marittime dello Stato della Chiesa, pubblicati tra il 1961 e il 1963[35]. Tale struttura segnò profondamente il lavoro di coordinamento della sezione marittima dell'*Archivio*. I contributi sulle attività marittime ebbero un'ottima ricaduta e sono ricordati anche nella recente storia della cantieristica[36].

33 ACS, Fondo Saraceno P., Università, Istituto universitario Ca' Foscari, fasc. 622.12: prof. C.M. Cipolla, lettera senza data, arrivata il 19 ottobre 1964.

34 Ugo Marchese, «L'industria ligure delle costruzioni navali, dal 1816 al 1859», *Archivio economico dell'Unificazione italiana*, Serie 1, VII-1, ILTE, Torino, 1957, pp. 1-34; «L'industria armatoriale ligure dal 1816 al 1859», Serie 1, VI-1, ILTE, Torino, 1957, pp. 1-50; «Il Porto di Genova, dal 1815 al 1891», Serie 1, IX-2, ILTE, Torino, 1959, pp. 1-126.

35 M. Gabriele, «L'industria armatoriale nei territori dello Stato Pontificio dal 1815 al 1880», *Archivio economico dell'Unificazione italiana*, Serie 1, XI-3, ILTE, Torino, 1961, pp. 142-144; «L'industria delle costruzioni navali nei territori dello Stato Pontificio dal 1815 al 1880», Serie 1, XI-4, ILTE, Torino, 1961, pp. 72-74; «I porti dello Stato Pontificio dal 1815 al 1880», Serie 1, XII-2, ILTE, Torino, 1963, pp. 1-108.

36 Ad es., Paolo Fragiacomo, *L'industria come continuazione della politica. La cantieristica*

Il progetto di ricerca sulla marina mercantile sarda, condotto presso l'Archivio di Stato di Cagliari, consente di trarre elementi generali sui contenuti e sulla metodologia della storia della marina mercantile all'interno dell'*Archivio economico dell'Unificazione italiana*. Facciamo in particolare riferimento a tre distinti temi su cui costruire la storia della marina mercantile: 1. l'armamento e la gente di mare; 2. l'industria cantieristica; e 3. i porti e la gestione delle attività portuali. La struttura dei saggi dell'*Archivio* doveva essere caratterizzata "[dalla presenza di] dati statistici, un sobrio commento, una traccia della politica seguita e delle leggi più importanti"[37].

Gabriele svolge una grande mole di lavoro di coordinamento e di promozione della sezione porti, armamento e cantieristica navale, e della sezione strade e ferrovie, dal momento dell'assunzione nel 1961 e sino al 1966, quando lascia l'incarico presso l'*Archivio Economico* a seguito del ridursi delle attività svolte in prospettiva dall'istituto. Gran parte delle pubblicazioni di ambito marittimo furono pertanto coordinate da Gabriele, in aggiunta a un certo numero di lavori sui trasporti ferroviari e stradali, sulla bilancia commerciale, ecc.[38].

Nelle pagine che seguono cercheremo di delineare quelle più significative nell'ambito di un'attività importante nella promozione dell'*Archivio economico*.

Gabriele si relazionò molto, e con successo, con alcuni dei maggiori studiosi del tempo: Carlo M. Cipolla[39], Rosario Romeo, Giuseppe Felloni e Domenico De Marco. Con i quali operò nella scelta degli autori e nella valutazione degli elaborati. Nel carteggio di Gabriele di tanto in tanto riferimenti a Pasquale Saraceno, Franco Bonelli e Veniero Ajmone Marsan, dell'Ufficio studi dell'IRI, stretto collaboratore di Saraceno[40].

---

italiana 1861-2011, F. Angeli, Milano, 2012, p. 24n.

37 Lettera di Gabriele del 6 maggio 1963 a Giovanni Todde dell'Archivio di Stato di Cagliari. Vedi "busta" citata alla nota 23.

38 In alcuni casi ci fu una revisione dei testi da parte di Gabriele con l'erogazione dall'amministrazione dell'IRI di specifici compensi. Ad es., per il saggio di Babudieri sull'industria armatoriale di Trieste nel secolo XIX, vedi lettera del luglio 1964 di P. Saraceno a Gabriele in ACS, fondo Saraceno P., IRI, Archivio economico dell'Unificazione italiana, Segreteria e amministrazione, fasc. 493.16: prof. M. Gabriele.

39 Con apprezzamenti di C.M. Cipolla per quanto condotto da Gabriele sul coordinamento delle ricerche: "molto bene per quanto mi dice. Bene per la Toscana, bene per lo Stato Pontificio…, bene per l'Italia meridionale, bene per la Sicilia, bene per Trieste". Vedi lettera del 3 maggio 1962 di Cipolla a Gabriele, nella "busta" citata alla nota 23

40 Vedi Fondo V. Ajmone Marsan, Università di Siena, Biblioteca di area economica.

Nella sua opera si nota un interesse più generale, che travalica la stesura dei singoli contributi, volto a rafforzare quella che è l'impostazione dell'*Archivio economico* sul processo di Unificazione tutta centrata sui temi economici, finanziari e amministrativi[41].

Da notare anche il suo piglio nella gestione dei rapporti con gli studiosi poco solleciti nei tempi di consegna dei lavori. Scrive a C.M. Cipolla, "dei lavori di T., sulle finanze, e di P., sulla marina, al momento né l'ombra né la speranza. Essi tuttavia non demordono dall'incarico. Per tutti i gentiluomini di cui sopra ho adottato il sistema di non tirar fuori più un soldo per le spese se non a presentazione del lavoro finito"[42].

Particolarmente incisivo fu il coordinamento della ricerca della sezione porti, armamento e cantieristica navale dell'area triestina, della marina mercantile "sarda", del porto di Livorno, delle attività marittime della Sicilia, di Napoli e dello Stato Pontificio.

Subentrando nelle funzioni di coordinamento svolte in precedenza da Ugo Marchese, Gabriele si occupò del completamento del lavoro sui porti liguri condotto da U. Marchese, focalizzandosi su quelli minori di Savona e Spezia[43].

Ai lavori di Daniele Beltrami sui prezzi della borsa merci di Trieste[44] e di Sergio Zaninelli sulle tavole statistiche ufficiali del Lombardo-Veneto[45], seguì il lungo processo che portò nel 1960 all'attribuzione dei lavori per la triade marittima a Giovanni Siskovic della Facoltà di Scienze Politiche di Padova. I rapporti con Siskovic non furono facili. In una lettera del 2 marzo 1962, Gabriele chiede chiarimenti sui lavori effettivamente in corso. Sliskovic tergiversa, finché Cipolla consiglia Gabriele di chiudere i rapporti con Siskovic, proponendo di

41 Ad es., l'attenzione per la convegnistica nel 1961 di Storia del Risorgimento, a Torino, e dell'Accademia dei Lincei con le relazioni sull'Unificazione dal lato economico, finanziario e amministrativo, con l'obiettivo di chiarire "con Carlo Ghisalberti e l'Istituto per la storia del Risorgimento italiano qualche malinteso". Vedi lettera a C.M. Cipolla del 10 novembre 1961, nella "busta" citata alla nota 23.

42 *Ibidem*.

43 Lettera del 3 maggio 1962 a C.M. Cipolla e risposta del 7 maggio nella "busta" citata nella nota 23.

44 Daniele Beltrami, «I prezzi nel Portofranco e la borsa merci di Trieste dal 1825 al 1890», *Archivio economico dell'Unificazione italiana*, Serie 1, VIII-2, ILTE, Torino, 1959, pp. 1-43.

45 Sergio Zaninelli, «Una fonte per la storia dell'economia del Lombardo-Veneto nella prima metà del secolo XIX: le *Tafeln zur Statistik der Österreichischen Monarchie*», *Archivio economico dell'Unificazione italiana*, Serie 1, XII-5, ILTE, Torino, 1963, pp. 1-10.

assegnare i lavori al gruppo triestino[46].

In una lunga lettera a C.M. Cipolla, del 3 maggio 1962, Gabriele illustra lo stato degli avanzamenti dei lavori della triade marittima del Friuli-Venezia Giulia. Giovanni Gerolami, autore nel 1957 di un volume giubilare sulla storia dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico (tra cui i cantieri San Marco di Trieste, San Rocco di Muggia, di Monfalcone, la Fabbrica Macchine Sant'Andrea, ecc.[47]), incaricato della stesura del saggio sui cantieri di Trieste, rinuncia all'incarico per sopraggiunta indisponibilità. L'incarico passa all'ingegner Leopoldo Cupez dei Cantieri Riuniti, sui quali aveva già scritto nel 1953[48]. Sempre a quella data, Bertoli-Pagnacco, capo dell'Ufficio Studi del Lloyd Triestino, è incaricato del lavoro sul porto di Trieste, mentre Fulvio Babudieri, funzionario del Lloyd e docente di storia del commercio e della navigazione nell'ateneo, lo è per i cantieri triestini. Numerosi contatti con Babudieri furono tenuti anche da Franco Bonelli[49]. La gran mole di queste attenzioni porterà soltanto ai due lavori di F. Babudieri sull'industria armatoriale e sui porti di Trieste e della regione Giulia dal 1815 al 1918[50].

Su indicazioni di Luigi Bulferetti, membro della commissione della sua libera docenza, Gabriele assegna l'incarico per la ricerca sulla marina mercantile "sarda", dal 1815 al 1880, a Giovanni Todde, per i porti e il movimento della navigazione, e a Gabriella Olla Repetto per l'armamento e le costruzioni navali, dell'Archivio di Stato di Cagliari. Nonostante la disponibilità di G. Todde la collaborazione non ebbe esiti[51].

Per le attività marittime della Toscana e del movimento del porto di Livorno ebbe l'incarico Niccola (sic!) Carranza dell'Università di Pisa. Il lavoro presupponeva un'ampia indagine negli archivi di Stato di Firenze, la parte relativa al

46 Lettera del 7 maggio 1962 di C.M. Cipolla a Gabriele, nella "busta" citata alla nota 23.

47 Giovanni Gerolami, *Cantieri Riuniti dell'Adriatico. Origini e sviluppo, 1857-1907,* La Editoriale Libraria, Trieste, 1957.

48 Leopoldo Cupez, *Cenni sullo sviluppo dei CRdA, 1825-1952,* Cantieri Riuniti dell'Adriatico, Trieste, 1953.

49 Vedi le numerose lettere tra Bonelli e Babudieri in ACS, Fondo Saraceno P., IRI, Archivio economico dell'unificazione italiana, Segreteria e amministrazione, fasc. 494.3.1.: Babudieri F., corrispondenza.

50 Fulvio Babudieri, «L'industria armatoriale di Trieste e della regione Giulia dal 1815 al 1918», *Archivio economico dell'Unificazione italiana*, Serie 1, XIII-2, ILTE, Torino, 1964, pp. 1-230; «I porti di Trieste e della regione Giulia dal 1815 al 1918», *Archivio economico dell'unificazione italiana*, Serie 1, XIV-2, ILTE, Torino, 1965, pp. 1-329.

51 Lettere di G. Todde del 6, 18 e 27 maggio 1963, riportate nella "busta" citata alla nota 23.

Buon Governo e quella all'archivio delle Regie Rendite, che avrebbero dovuto contenere i dati del movimento del naviglio[52]. Una pubblicazione sul tema sarà pubblicata da N. Carranza fuori dell'*Archivio economico*, in altra rivista nel 1970[53].

Per il Regno delle due Sicilie ("al di qua del faro") e per il "Meridione" (Napoli) e Roma, Gabriele seguì il coordinamento dei lavori della triade marittima e in aggiunta dei trasporti terrestri e ferroviari, delle produzioni di alcuni rami industriali, del commercio estero e della finanza pubblica.

Per la Sicilia, nonostante la qualità degli studiosi coinvolti e l'impegno profuso nell'attività di coordinamento, i risultati furono insoddisfacenti. Luigi A. Pagano dell'Archivio di Stato di Palermo viene incaricato della redazione del saggio sull'industria armatoriale e sui porti dal 1816 al 1890 e "di seguire la signorina Di Maggio" per il lavoro sulla cantieristica[54]. Ne scaturirà il lavoro di Pagano sull'industria armatoriale[55]. Senza seguito sono invece le altre numerose iniziative intraprese. Il coinvolgimento di Carmelo Tranelli, dell'Archivio di Stato di Palermo, sotto la supervisione di Domenico De Marco, nel lavoro sulla popolazione e le finanze della Sicilia dal 1815[56] non ebbe seguito. Di Romualdo Giuffrida, Archivio di Stato e docente di storia economica presso l'Università di Palermo, incaricato dello studio sulle ferrovie siciliane dal 1860 al 1890, con "strane peripezie"[57], il lavoro sarà pubblicato in altra sede[58]. Gian Paolo Nitti [nipote di Francesco Saverio], incaricato del lavoro sulle strade della Sicilia e "avendo fornito uno schema soddisfacente del lavoro"[59], non concluderà il suo impegno per l'improvvisa scomparsa. Senza risultato anche l'incarico a Francesco Saverio Brancato, storico del Risorgimento presso l'Università di Palermo,

52 Lettere a N. Carranza del 10 marzo, 8 aprile e 3 maggio 1962, nella "busta" citata alla nota 23.

53 N. Carranza, «La crisi del porto di Livorno nel periodo del dipartimento del Mediterraneo», *Bollettino Storico Pisano*, a. 39, 1970, pp. 173-188. Sui problemi incontrati nelle stime sui movimenti delle merci vedi Daniele Baggiani, «Appunti per lo studio del movimento di navi e merci a Livorno tra XVIII e XIX secolo», *Ricerche storiche,* XXIV, 1994, pp. 701-717, che cita anche il lavoro di Carranza.

54 Lettere di Gabriele del 2 maggio 1961 e 3 maggio 1962, e di Pagano del 12 gennaio 1963, nella "busta" citata alla nota 23.

55 Luigi A. Pagano, «L'industria armatoriale siciliana dal 1816 al 1880», *Archivio economico dell'Unificazione italiana*, Serie 1, XIII-3, ILTE, Torino, 1965, pp. 1-114.

56 Lettera a Cipolla del 2 maggio 1961, nella "busta" citata alla nota 23.

57 Lettere del 3 maggio e del 10 novembre 1961, nella "busta" citata alla nota 23.

58 Romualdo Giuffrida, *Lo Stato e le ferrovie in Sicilia, 1860-1895,* Sciascia, Caltanissetta e Roma, 1967.

59 Lettera del 10 novembre 1961, nella "busta" citata alla nota 23.

della redazione della storia del commercio estero della Sicilia nel secolo XIX[60]. Lo stesso anche per Gino Cerrito, "assistente" di Rosario Romeo, incaricato della storia dell'industria tessile della Sicilia orientale[61].

In una lettera del maggio 1962 a C.M. Cipolla[62], Gabriele presenta lo stato delle ricerche attivate su Roma e lo Stato Pontificio. Con una nota, descriveva il lavoro di Franco Bonelli, autorevole storico e membro della segreteria dell'*Archivio*, "[che] in questa prorompente primavera romana, subisce le forze della natura, … Credo tuttavia che il suo lavoro vada avanti, perché vedo le sue firme in archivio e perché parla lucidamente di questo suo studio demografico [sulle Marche e sull'Umbria]". Inoltre, raccontava come proseguiva il lavoro degli altri collaboratori su questa area geografica: "Qui a Roma va avanti anche la ricerca sulle strade, che sta facendo [Giuliano] Friz e che sarà pronta verso la fine dell'anno. Per le ferrovie, [Pietro] Negri pure ha raccolto materiale …". I tre lavori usciranno solo cinque anni dopo, nel 1967[63]. Nel corso degli anni Settanta, altri lavori di G. Friz sullo Stato Pontificio saranno pubblicati nell'*Archivio Economico*[64].

Per "l'Italia meridionale", siamo nel 1961, Gabriele lavora, "aiutato da G. Friz", su porti, armamento e costruzioni navali del Napoletano: "la raccolta del materiale non è semplice, ma non impossibile, a patto di non prestare fede a quanto affermano gli archivisti partenopei, secondo i quali tra le vittime della guerra nell'incendio della sezione di Pizzofalcone, ci sarebbero state tutte le carte economiche"[65]. Tuttavia, al momento dell'uscita di Gabriele dall'*Archivio*, nel 1966, il lavoro sulle attività marittime del Napoletano (con Friz) non era ancora ultimato e non ebbe seguito[66].

60 Lettere del 2 maggio, 10 novembre 1961 e 12 aprile 1962, nella "busta" citata alla nota 23.

61 Lettera del 10 novembre 1961, nella "busta" citata alla nota 23.

62 Lettera del 5 maggio 1962 a C.M. Cipolla, nella "busta" citata alla nota 23.

63 Franco Bonelli, «Evoluzione demografica ed ambiente economico nelle Marche e nell'Umbria», *Archivio economico dell'Unificazione italiana*, Serie 2, vol. 12; Giuliano Friz, «Le strade dello Stato Pontificio nel XIX secolo», Serie 1, XVI-1; Pietro Negri, «Le ferrovie nello Stato Pontificio, 1844-1870», Serie 1, XVI-2, ILTE, Torino, 1967.

64 G. Friz, «La popolazione di Roma dal 1770 al 1900», *Archivio economico dell'unificazione italiana*, Serie 2, vol. 19, Edindustria editoriale, Roma, 1974; «Burocrati e soldati dello Stato Pontificio (1800-1870)», Serie 2, vol. 20, Edindustria editoriale, Roma, 1974; «Consumi, tenore di vita e prezzi a Roma dal 1770 al 1900», Serie 2, vol. 22, Edindustria editoriale, Roma, 1980.

65 Lettera del 10 novembre 1961 a C.M. Cipolla, nella "busta" citata alla nota 23.

66 Appunto di P. Saraceno del luglio 1966, nella "busta" citata alla nota 23.

Analogamente, non avranno esito le altre iniziative in corso sull'Italia meridionale in progetto e seguite da Gabriele già nel 1961. Scrive a Cipolla nel novembre di quell'anno: "Ho parlato più volte con [Rosario] Romeo, che mi ha suggerito il dr. Renzo Pace [Paci] per lo studio dell'industria siderurgica e meccanica: gli ho già scritto e attendo conferma. Sempre Romeo ha agganciato per l'industria tessile nel napoletano il dr. Compagnone, che starebbe già lavorando, a quel che ne scrive Romeo. Per le ferrovie aspetto lunedì il dr. Raimondi, che ne aveva l'incarico e che ha già raccolto una parte del materiale…"[67]. Circa il destino di questi lavori sappiamo, grazie a un appunto di P. Saraceno del luglio 1966[68], che Lamberto Radogna, studioso di storia dei trasporti marittimi e delle Marine prerisorgimentali, risulta incaricato della redazione della storia della marina mercantile e da guerra del Regno delle Due Sicilie. La relazione viene data a quella data in corso di consegna. In realtà, verrà stampata molto più tardi in due volumi da altra casa editrice[69].

La permanenza presso l'*Archivio economico* termina nella prima metà del 1966. A una lettera del 28 aprile di Gabriele a Cipolla, molto circostanziata, sullo stato di avanzamento dei lavori, segue un appunto del 7 luglio di Pasquale Saraceno a Cipolla e all'amministrazione (signora Henny Dal Cer) che ridimensiona la continuità dell'impegno di Gabriele a seguito "della ridotta attività dell'*Archivio"*[70].

L'impressione che traiamo è che l'impegno profuso da Gabriele nel lavoro di consulenza non abbia avuto pieno successo per difficoltà oggettive nella raccolta dei dati archivistici, pur essendo il personale coinvolto molto "prossimo" al dato quantitativo (es. storici economici, archivisti di Stato o d'impresa). Negli esempi portati ci sono i casi, come gli studi sulle attività marittime di Livorno, di Napoli, della Sicilia e di Trieste, caratterizzati da difficoltà di raccolta, per compresenza di altre mansioni degli incaricati o per l'insufficienza dei rimborsi spese per la raccolta dei dati. In altri casi, le insufficienze nella stesura determinarono remunerazioni aggiuntive assegnate a Gabriele per le attività di consulenza prestate nella rielaborazione dei lavori (ad es. di Babudieri per Trieste e di Pagano per la Sicilia).

67 Lettera del 10 novembre 1961 a Cipolla, nella "busta" citata alla nota 23.

68 Vedi appunto del 7 luglio 1966, nella "busta" citata alla nota 23.

69 Lamberto Radogna, *Storia della marina militare delle Due Sicilie (1734-1860),* Mursia, Milano, 1978; e Id, *Storia della marina mercantile delle Due Sicilie (1734-1860),* Mursia, Milano, 1982.

70 ACS, Fondo Saraceno P., IRI, Archivio economico unificazione italiana, Segreteria e amministrazione, fasc. 502.5: Gabriele, M.

Questi aspetti specifici delle singole linee di ricerca seguite da Gabriele rientrano poi in un problema generale che strutturalmente riguardava l'*Archivio economico*. Rinviamo alla lettera di Cipolla a Saraceno richiamata all'inizio di questo paragrafo da cui emergeva il contenuto coinvolgimento di membri autorevoli del comitato scientifico nel "fare" le ricerche e, aggiungiamo noi, nel "seguire" i lavori dei collaboratori proposti per le singole linee di ricerca[71].

4. Alla Direzione generale del Bilancio, 1965-1994: da Consigliere economico a Direttore generale

Conclusa la fase all'IRI, Gabriele si insedia formalmente al ministero del Bilancio nel 1967, dopo un periodo di preruolo di un paio di anni[72]. A questo proposito, in una lettera dell'aprile 1966 a Carlo M. Cipolla, per questioni relative all'*Archivio Economico*, Gabriele parla del suo lavoro presso la programmazione economica e del suo incarico come segretario della Commissione interministeriale sulla cantieristica, presieduta dal senatore Giuseppe Caron[73].

Giovanna Tosatti, studiosa di storia delle istituzioni, scrive che "il quinquennio 1962-67, successivo alla *Nota aggiuntiva* di Ugo La Malfa del 1962, fu un "periodo creativo" nel campo della programmazione economica. Si pensò a strutture che, facendo capo al ministero del Bilancio, coinvolgessero competenze e componenti della società normalmente escluse dalle scelte di politica economica. La programmazione prevedeva non soltanto una forte direzione politica, ma anche un'opera di coordinamento e "il coinvolgimento di competenze tecniche anche esterne all'amministrazione". Due nuovi progetti, presentati rispettivamente da Antonio Giolitti nel 1964 e da Giovanni Pieraccini nel 1965, rimisero in moto il disegno di riforma del ministero del Bilancio, approdato poi a una disciplina definitiva con la legge n. 48 del 1967. Tra cui "l'inedita creazione di un ruolo di consiglieri economici, addetti a compiti di studio e di attuazione del programma, fra i quali si possono ricordare i nomi di Luciano Cafagna e Mariano Gabriele" [74].

71 ACS, Fondo Saraceno P., Università, Istituto universitario Ca' Foscari, fasc. 622.12: prof. C.M. Cipolla, lettera senza data, arrivata il 19 ottobre 1964.

72 Foglio matricolare della Direzione del Bilancio, con un periodo di riscatto a fini pensionistici di 7-8 anni come "contrattista" presso un'istituzione non menzionata (probabilmente, l'IRI e poi la direzione del Bilancio).

73 ACS, Fondo Saraceno P., IRI, Archivio economico unificazione italiana, fasc. 502.5: Gabriele, M., lettera a C.M. Cipolla del 28 aprile 1966.

74 Giovanna Tosatti, «Il riformismo amministrativo: gli strumenti della programmazione», in *Le istituzioni repubblicane dal centrismo al centro-sinistra (1953-1968)*, a cura di Pier Luigi

Nel 1962, nel pieno della tormentata gestazione del primo centrosinistra, Giorgio Ruffolo fu chiamato da Ugo La Malfa a organizzare presso il ministero del Bilancio gli uffici che si sarebbero dovuti occupare della programmazione economica, intesa come spina dorsale dell'opera riformatrice degli anni a venire. Ricoprì fino al 1975 il ruolo appositamente creato di segretario per la Programmazione economica presso il ministero del Bilancio e fu incaricato di coordinare gli studi e i lavori per il primo Programma nazionale[75].

Gabriele fu assunto subito dopo la riforma del ministero, nell'agosto 1967, con la qualifica di consigliere economico di prima classe, e fu membro, per molti anni, del Comitato di Politica Economica della Commissione Economica Europea. Rispetto a questo incarico, dall'Archivio Storico di Banca d'Italia abbiamo ritrovato questa "carta" sul ruolo svolto:

> «Comunità Economica Europea, Comitato di Politica Economica, Gruppo di studio sulle prospettive economiche a medio termine, 1978. Nota sugli interventi necessari per rafforzare le economie meno prospere della Comunità, redatta da Salvatore Zecchini, alto funzionario di Banca d'Italia, per la riunione del Comitato di Politica Economica del 6 settembre 1978. L'appunto era inviato da Carlo A. Ciampi, allora direttore generale di Banca d'Italia, a Giovanni Landriscina, direttore generale per l'attuazione della programmazione, e da questi a una serie di personalità tra cui M. Gabriele e Vincenzo Milazzo, Ragioniere dello Stato, 30 agosto 1978».

Nella valutazione del lavoro svolto da Gabriele in sede di direzione del Bilancio è necessario premettere che il lavoro burocratico e di studio svolto all'interno e per conto delle istituzioni si coglie solo in parte all'esterno dell'istituzione stessa. Da cui la centralità, nell'analisi storica, della consultazione della produzione di documentazione e quindi le interrelazioni tra archivi e funzionamento delle istituzioni.

Guido Melis, studioso delle istituzioni, affronta brillantemente i rapporti tra le decisioni pubbliche percepite all'esterno dei responsabili formali delle istituzioni (ad es. il ministro e gli organi del dicastero) e il processo di formazione di quelle decisioni all'interno delle istituzioni ("gabinetti", burocrazie e consulenti). "Nel rapporto tra istituzione e società non è rilevante tanto l'assetto formale dell'istituzione, … piuttosto la pratica quotidiana, la zona grigia nella quale agiscono, per citare il grande Eduardo, "le voci di dentro". Queste voci possono

---

Ballini *et al*, Convegno della Fondazione Gramsci e dell'Istituto Luigi Sturzo, Roma, marzo 2004, Carocci, Roma, 2006, pp. 58-67.

75 *Ibidem.*

essere quelle delle persone che guidano l'istituzione o dei corpi amministrativi che danno loro gambe e braccia per funzionare, … Le fonti per studiare le "voci di dentro" sono gli studi sul loro funzionamento "interno", e si trovano negli archivi e in seconda battuta nella "letteratura grigia" prodotta dagli apparati per propri fini interni[76]. Si pensi alle revisioni delle stesure passando tra un tavolo e l'altro, agli "stati di avanzamento" della corrispondenza e della documentazione di supporto, alla letteratura grigia sottesa al processo decisionale. Ciò che "Meuccio Ruini chiamava la "via crucis" del documento attraverso le scrivanie ministeriali". È proprio attraverso il processo di formazione della stesura finale del documento, con le revisioni e integrazioni siglate dai diversi attori, che si può pervenire a un'idea sul funzionamento dell'ente, della direzione e della burocrazia: "Quale senso ha il tratto di penna o di matita che sottolinea certe parole e non altre, che ne cancella alcune sostituendole, che sembra voler trarre l'attenzione di chi legge su una certa riga o frase o parola?"[77].

Per quanto attiene all'attività ministeriale di Gabriele, le "carte" d'ufficio del ministero del Bilancio non sono *online*, se non in minima parte, e quindi richiedono un lungo lavoro di consultazione in presenza nell'Archivio centrale dello Stato. Così pure la letteratura grigia non essendo sempre censita in SBN, non è rintracciabile con facilità.

Tuttavia, in nostro soccorso, abbiamo molti articoli scritti da Gabriele, dove è richiamata l'attività istruttoria, talvolta "tra le righe", che portò alla predisposizione di importanti provvedimenti durante la sua permanenza alla direzione generale del Bilancio, in un contesto che inquadra lo specifico provvedimento nel suo divenire in sede storica come interazione tra i fatti esterni ed interni all'amministrazione. Con considerazioni esplicite sui pregi e i limiti dell'azione di Governo, in una fase appena successiva alla data dei provvedimenti, che richiedeva attenzione ponderata nei giudizi pubblicati su riviste sì specialistiche, ma di larga diffusione. Come vedremo, le pubblicazioni che utilizzeremo si collocano e per le riviste di riferimento e per i loro contenuti tra decisioni politiche del Governo e la prassi ministeriale-burocratica, in modo da far emergere il ruolo interno alle istituzioni. Non a caso sono richiamati i gruppi di lavoro, per lo più informali, costituiti dalla direzione del Bilancio: vedi, ad es., il gruppo costituito da Roberto Finuola, Cesare Donnhauser e Antonio Russi al momento di valutare gli elementi interni e internazionali prima della stesura del Piano agri-

76 Guido Melis, *La storia delle istituzioni. Una chiave di lettura,* Carocci editore, Roma, 2020, pp. 33-34.

77 *Ibidem,* p. 93.

colo nazionale del 1985[78]. In alcuni casi, il taglio dell'articolo è la trascrizione di una lezione o di uno *speech* a ridosso degli accadimenti, da cui la possibilità di derivare ancor meglio l'azione dei gabinetti e della burocrazia.

In una lezione presso la "Scuola di scienza e tecnica dell'amministrazione", Gabriele si rivolgeva all'uditorio dicendo:

«io penso che quello che può essere interessante per voi è conoscere, un po', l'esperienza viva, sapere in concreto come queste cose che si scrivono sulla carta si verifichino nella realtà, quali sono gli inconvenienti ai quali si va incontro, quali sono i punti deboli e quali sono invece i punti forti»[79].

Tra questi articoli ne abbiamo scelti alcuni che dànno il senso dell'operare di Gabriele negli anni trascorsi alla direzione del "Bilancio" (1965-1995), subito "con le mani in pasta": 1. sulla gestione della crisi della cantieristica nel triennio, 1965-1967; 2. sulla valutazione della programmazione in Italia dopo la pubblicazione del noto *Rapporto Ruffolo,* 1973; 3. sul piano agricolo nazionale tra i primi "piani Verdi" e la legge "Quadrifoglio", 1961-1984; e 4. sulla fondazione e la gestione dell'Aeritalia, 1969-1989.

«La nuova politica cantieristica italiana», 1965-1967

Rivista Marittima, dicembre 1967.

L'articolo riguarda la crisi della cantieristica navale nel secondo dopoguerra[80] e contiene una rassegna ragionata delle azioni di politica economica condotte tra il 1965 e il 1967. Tra le prime iniziative che Gabriele affronta in sede di direzione del Bilancio è la gestione della Commissione interministeriale presieduta dal senatore Giuseppe Caron, creata nel 1965,[81] di cui assume la carica di segretario. L'articolo per la *Rivista Marittima*[82] ha contenuti che saranno comuni

78 Vedi più avanti.

79 M. Gabriele, «C.I.P.E: [Comitato Interministeriale Programmazione Economica] e altri Comitati», *Rassegna Parlamentare*, XXXI, nn. 1-2, 1989, p. 85.

80 M. Gabriele, «La nuova politica cantieristica italiana», *Rivista Marittima*, C, dicembre 1967, pp. 5-13.

81 Una utile sintesi della storia della cantieristica navale in Italia dall'Unificazione ai giorni nostri è in Franco Amatori, «Prefazione», in Roberto Galisi, *Dai salvataggi alla competizione globale. La Fincantieri dal 1959 al 2009,* F. Angeli, Milano, 2011, pp. 9-11.

82 Nello stesso periodo Gabriele pubblica sullo stesso tema «Il problema dei cantieri navali alla fine del 1962», Istituto Universitario Navale*, Studi in memoria di Gaetano Serino*, Giuffrè, Milano, 1966, pp. 173–218; e «Il problema cantieristico italiano», *Mare*, II, 5, maggio 1967, pp. 21-26.

a lavori che seguiranno su quella esperienza[83].

Il secondo dopoguerra vede l'affermarsi della cantieristica giapponese e, a seguire, di quella svedese e di altri paesi emergenti, a danno dei paesi europei, tradizionali costruttori di navi[84]. Gabriele scrive che nella situazione di decadenza che ha colpito l'industria europea del settore, l'industria navale e meccanica italiana ha risentito notevolmente della pressione della concorrenza estera. Per cui lo Stato è intervenuto garantendo, attraverso contributi diretti, un qualche equilibrio dei costi per assicurarle la sopravvivenza. E prosegue ricordando con forza che la sopravvivenza della cantieristica nazionale non ha natura solo economica, bensì mira al mantenimento e allo sviluppo tanto del naviglio mercantile che della flotta militare. Quindi, ha importanti implicazioni per la difesa del paese[85]. A tal punto è comprensibile che l'attività cantieristica venga analizzata all'interno di una rivista volta ai temi navali e militari[86].

L'esistenza di contributi dello Stato alla cantieristica italiana fu profondamente criticata dalla Comunità europea in relazione alla politica comunitaria diretta a eliminare le distorsioni alla concorrenza. Da cui la pressione della Comunità a ridurre progressivamente i contributi pubblici sino alla loro scomparsa.

Tra il 1965 e il 1966 si verificarono alcuni fatti nuovi e importanti.

Da un lato, la Comunità europea, di fronte alle pesanti distorsioni della concorrenza derivanti da aiuti concessi ai cantieri di paesi terzi, elaborava una nuova politica comunitaria per il settore su due linee: 1. l'aiuto comunitario del 10% alla produzione navale allo scopo di compensare le distorsioni della con-

83 R. Galisi, *Dai salvataggi alla competizione globale. La Fincantieri dal 1959 al 2009,* cit., §§ 2-4; Paolo Fragiacomo, *L'industria come continuazione della politica. La cantieristica italiana 1861-2011,* F. Angeli, Milano, 2012, §§ 2-3; Roberto Giulianelli, «La navalmeccanica: dalla protezione alla competizione (1945-2002)», in *Storia dell'IRI. 5. Un Gruppo singolare. Settori, bilanci, presenza nell'economia italiana,* a cura di Franco Russolillo, Laterza, Roma-Bari, 2014, §§ 1-5.

84 Nel secondo dopoguerra, la competizione internazionale tra Comunità europea e Giappone spinse a iniziative internazionali tramite l'OCSE e l'*Association of European Shipbuilders and Shiprepairers*, promuovendo numerose missioni in Giappone, cui partecipò anche Gabriele. Per tutti, R. Galisi, *Dai salvataggi alla competizione globale,* cit., p. 88.

85 Sul punto anche M. Gabriele, «Per l'impiego bellico della Marina mercantile», *Rivista Marittima*, XCVII, marzo 1964, pp. 42-49; e «La politica portuale italiana», *Rivista Marittima*, CII, gennaio 1969, pp. 49-56.

86 Ad es., Marcello De Donno, «Marina militare e marina mercantile: interscambio e innovazione», e Tommaso Fanfani, «Lo scenario generale», in Id. (a cura di), *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo,* Atti del convegno di Viareggio, aprile-maggio 1991, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 1993, pp. 3-17, 23-28.

correnza dei paesi terzi; 2. gli interventi pubblici per favorire la ristrutturazione e il risanamento del settore produttivo per renderlo competitivo di fronte alla concorrenza estera.

Alla scadenza della legge cantieristica del marzo 1961 fu approvata, d'intesa con la Comunità europea, la legge ponte del novembre 1965, per consentire l'elaborazione di una nuova politica. Veniva pertanto costituita dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, CIPE, una commissione di studio per i cantieri navali, presieduta dal segretario del CIPE senatore Giuseppe Caron. Gabriele ne era segretario.

Le finalità della Commissione erano di studiare linee di intervento tenendo conto degli impegni comunitari (in sede di contributi e distorsione della concorrenza) e dalle misure previste in sede di programmazione nazionale (riduzione della capacità produttiva, riconversione ed efficienza degli impianti, e mantenimento dei livelli di occupazione). I lavori della Commissione portarono a un piano di risanamento del settore. Nell'ottobre 1966 il CIPE assumeva una serie di decisioni: 1. fusione in una sola società delle aziende della Fincantieri; 2. concentrazione e specializzazione produttiva; 3. mantenimento della capacità produttiva a livello nazionale; 4. contenimento degli aiuti alle imprese nei limiti stabiliti dalla Comunità europea; 5. provvidenze e compensazioni per le implicazioni del riordinamento cantieristico a livello territoriale. Sui punti 4 e 5 ci furono trattative importanti con la Comunità europea e una gestione politica di notevole peso in sede territoriale. Con chiusure, ridimensionamenti e compensazioni nelle zone di Genova, Trieste e Castellamare di Stabia[87], e con specializzazioni nelle tipologie costruttive e nelle dimensioni del naviglio.

Seguono considerazioni di Gabriele sugli sviluppi della legge Natali, allora ministro della Marina Mercantile, che prevedeva il quadro di riferimento, concordato con la Comunità, per gli sviluppi della cantieristica italiana tra il 1967 e il 1971, con contributi pubblici gradualmente in riduzione.

Accanto all'articolo sulla cantieristica navale pubblicato sulla *Rivista Marittima*, ne sunteggiamo, con qualche nostra considerazione, degli altri pubblicati sulla *Rassegna Parlamentare*. Questa rivista aveva iniziato le pubblicazioni nel 1959, intorno ad essa si struttura nel 1962 l'*Istituto per la Documentazione e gli Studi Legislativi*, ISLE, per iniziativa di alcuni parlamentari e alti dirigenti delle due Camere. Il fine è di costruire "un centro propulsore di attività valorizzatrici del Parlamento", con una sua autonomia e capacità di studio, dato che all'epo-

87 L'assetto del polo di Muggiano La Spezia, al momento della pubblicazione dell'articolo, era ancora in sospeso.

ca "gli unici supporti esterni all'elaborazione normativa [delle Camere e delle amministrazioni pubbliche] venivano da centri studi di parte, da organizzazioni corporative, da gruppi di pressione e da interessi settoriali ... L'Istituto collabora alla impostazione tecnica e alla documentazione delle attività legislative del Parlamento e degli altri organi costituzionali dello Stato, e diffonde, in Italia e all'estero, gli studi sulla legislazione e sulle istituzioni parlamentari anche in rapporto con le istituzioni comunitarie"[88].

Gabriele è tra i collaboratori della *Rassegna parlamentare* sin dai primi anni, con due contributi sulle convenzioni marittime[89], e tra i docenti dell'annessa *Scuola di Scienza e Tecnica della Legislazione*[90].

«Finanza e programmazione»
Rassegna parlamentare, luglio-settembre 1975.

In una recensione sulla *Rassegna parlamentare* del 1975[91] del *Rapporto sulla programmazione economica* di Giorgio Ruffolo (1973)[92], Gabriele scrive di averlo letto e di condividerne in massima parte il contenuto, anche per aver vissuto in maniera diretta certe esperienze significative negli uffici della programmazione. "Tuttavia, c'è qualcosa da dire, non solo contro la politica, ma anche contro l'organizzazione della programmazione". Un punto cruciale è dato dalla partizione del ministero del Bilancio e della Programmazione economica su due organi: la mente (la segreteria) e il braccio (la direzione dell'attuazione della Programmazione). Tutto ciò con continue interferenze. Per cui, fin quando la pratica realizzazione di questo equilibrio mal definito sarà affidata al *fair play* delle persone che reggono attualmente i due organi, tutto andrà bene perché si tratta di persone sperimentate nella loro capacità di convivenza, ma nulla ci garantisce che in avvenire sarà così.

Passando alle critiche esposte nel *Rapporto Ruffolo,* esse sono "pienamente fondate, ma vanno integrate … [Sarebbe] bene che il Parlamento facesse soltanto alcune grandi opzioni, cioè scegliesse quali sono le cose indispensabili.

88 https://www.isle.it/istituto/storia

89 M. Gabriele, «Il rinnovo delle convenzioni marittime», *Rassegna Parlamentare*, I, n. 7, luglio 1959, pp. 33–45; e «Ancora sul rinnovo delle convenzioni marittime», *Rassegna Parlamentare,* II, n. 10, ottobre 1960, pp. 1651-1666.

90 https://www.isle.it/istituto/statuto

91 M. Gabriele, «Finanza e programmazione», *Rassegna parlamentare*, sezione "Attualità", XVII, luglio-settembre 1975, pp. 295-299.

92 Giorgio Ruffolo, *Rapporto sulla programmazione,* Laterza, Roma-Bari, 1973.

È importante arrivare a definire alcuni grandi obiettivi, … perché più si scende nel particolare meno si diventa credibili. Diventano così più forti le passioni che arrivano per le ragioni più inverosimili da tutte le parti. Un problema che abbiamo alla Programmazione è come riuscire *a buttare fuori la gente che viene a proporre le opere più stravaganti* (sic!)".

Con l'esperienza a noi più vicina, da menzionare che, a parere di Gabriele, "abbiamo prestato scarsa attenzione per il quadro internazionale non tanto nei documenti programmatici, quanto nell'azione programmatica". In particolare, "si è sottovalutato l'impatto di possibili avvenimenti non controllabili dal governo come se la relativa tranquillità monetaria di cui si è goduto per anni fosse un dato di fondo immutabile. Anche i problemi della Comunità Europea non sono stati molto seguiti, per contro si è preteso di seguire anche troppi organismi sovranazionali inutili. Era molto importante invece occuparsi dei problemi comunitari perché in quel contesto altri Paesi si impegnano e ottengono molto più di noi. Personalmente vorrei che la programmazione seguisse a fondo solo la Comunità Economica Europea, le cui decisioni incidono e sempre più incideranno sul nostro assetto economico".

«Il piano agricolo nazionale», 1961-1984

Rassegna Parlamentare, aprile-giugno 1986.

L'articolo costituisce la trascrizione di una lezione svolta presso l'ISLE sui piani agricoli[93], compresi tra i "piani verde" 1961-1965 e 1966-1970 e la legge "Quadrifoglio" del 1977.

Il primo piano verde comprendeva numerose norme non interrelate in un piano organico, quindi non sempre coerenti tra di loro. Nella prima metà degli anni '60 il dibattito sulla programmazione era già iniziato, ma il CIPE non era ancora stato istituito, per cui le norme previste dal piano agricolo furono gestite esclusivamente dal ministero dell'Agricoltura e "si ponevano senza un sostanziale collegamento all'esterno del mondo agricolo". Peraltro, gli intenti programmatori non risultavano perseguiti neppure all'interno del comparto agricolo. Così avvenne anche per il secondo piano verde del 1966. Anche qui molte iniziative frammentarie, con una innovazione programmatoria costituita dalle "direttive regionali", che al di là delle intenzioni innovarono ben poco. Il ministero dell'Agricoltura continuava a funzionare in forma burocratica, con

93 M. Gabriele, «Il piano agricolo nazionale», *Rassegna Parlamentare*, sezione "Attività dell'ISLE", XXVIII, aprile-giugno 1986, pp. 169-184.

molti residui passivi. Così gli enti di sviluppo.

Istituto il CIPE nel 1967 si statuì che il ministero dell'Agricoltura avrebbe dovuto "sentire" il CIPE come in precedenza aveva dovuto sentire il Comitato Interministeriale per la Ricostruzione. Nei fatti però il CIPE, citando Carlo Desideri, che molto scrisse sull'amministrazione dell'agricoltura, fu "una sorta di nuova sovrastruttura istituzionale che sostanzialmente non riuscì a incidere sull'assetto decisionale e operativo della struttura amministrativa, la quale continuò a funzionare secondo la logica di settore". In effetti, secondo Gabriele, il CIPE nel campo dell'agricoltura aveva meno poteri che in altri settori dell'economia, ad es. per gli interventi nel Mezzogiorno, ed esercitò in agricoltura un'azione di mera ratifica, poco incisiva ("evanescente") sul controllo della coerenza tra i contenuti del secondo piano verde e quelli del programma economico nazionale del luglio 1967.

Gli obiettivi di fondo del primo programma economico nazionale erano l'incremento delle produttività della branca agricola in linea con quella delle altre branche produttive, a livello nazionale e per area geografica. Il carattere di "messaggio" del primo programma economico nazionale, pieno di esortazioni e privo di indicazioni puntuali, contribuisce a spiegare lo scarso impatto del sistema di coerenze previsto dal programma economico nazionale sul settore agricolo.

Sugli studi condotti nel corso degli anni '70 per la preparazione del secondo programma economico nazionale, Gabriele ritiene "giusto non soffermarsi in questa sede su quelle indicazioni e riflessioni che non hanno avuto nessun seguito pratico".

Ben altro ruolo ebbe la legge del dicembre 1977, detta "Quadrifoglio", che rilanciò la programmazione in agricoltura. Questa volta l'impostazione è stata settoriale, abbandonando la politica di programmazione globale degli anni '60 del Centro Sinistra. Il piano agricolo pluriennale non era demandato al solo ministero dell'Agricoltura, bensì al nuovo Comitato Interministeriale per la Politica Agraria Alimentare (CIPAA), riunendo intorno a un tavolo i ministeri interessati e i rappresentati delle Regioni, costituite nel frattempo. La legge intendeva superare i limiti degli interventi a pioggia dei Piani Verdi, che avevano aumentato le disparità territoriali, prevedendo interventi mirati su obiettivi specifici.

Il "Quadrifoglio", pur conseguendo un allineamento delle realtà produttive verso quelle indicate dal programma nazionale, ha registrato risultati molto diversi nei diversi ambiti produttivi dell'agricoltura.

I dati per gli anni 1981-1983, per i diversi prodotti, indicano il grado di re-

alizzazione dei diversi obiettivi. Nel comparto delle carni risultano deficitari i risultati effettivi su quelli pianificati delle produzioni ovicaprine e soprattutto equine (rispettivamente, 86,3 e 43,6 sull'obiettivo del 100,0%). Risultano invece eccedentari i risultati del latte e della frutta fresca (106,1 e 113,8 su 100,0%).

La Relazione al Parlamento sulla legge in parola richiamava limiti interni ed esterni al suo funzionamento. Tra i limiti "interni", Gabriele richiamava che si trattava di una legge volta "a definire procedure e metodologie di spesa più che gli indirizzi e gli obiettivi di politica economica". A fronte dell'incapacità del Parlamento di scelte chiare sugli obiettivi, la scelta è stata di fatto lasciata al CIPAA "e hanno finito per diventare evanescenti". Inoltre, la legge prevedeva l'applicazione di nuovi metodi che hanno trovato difficoltà tecniche e politiche in fase attuativa, confliggendo con i vecchi criteri di riparto. Altro limite interno è stata la rigida partizione per comparti (zootecnia, forestazione, irrigazione, ecc.), che ha limitato la percezione delle interdipendenze tra aree d'intervento.

Di assoluto rilievo è la piena percezione di Gabriele della "mancata considerazione della politica agricola comunitaria (PAC), dalla quale è venuta una programmazione sovranazionale che ha spiazzato, in caso di contrasto, la programmazione agricola nazionale".

Molto importante è la riflessione sui limiti all'azione che derivava dal mancato irrobustimento del CIPAA, rispetto agli altri organismi coinvolti, per supportare l'opera prevista di coordinamento delle politiche agricole con gli altri interventi dello sviluppo economico. Rispetto a questo ruolo prevaleva una politica che sceglie la programmazione di settore, non quella globale. Un ruolo debole del CIPAA che attenuava di molto la valenza programmatoria della legge Quadrifoglio.

Da cui un suo "relativo" fallimento, accompagnato tuttavia da alcuni effetti decisamente positivi. È stata impostata una pratica programmatoria. In particolare, le Regioni hanno dovuto impostare in modo uniforme la propria politica agraria, omogeneizzando strumenti amministrativi e contabili. La legge ha prodotto una piattaforma comune tra centro e periferia su cui è più facile costruire.

Prima di procedere con la narrazione dell'ultimo triennio, Gabriele menziona le attività del gruppo di studio costituito presso il ministero del Bilancio per affrontare la stesura del nuovo piano agricolo nazionale dopo le innovazioni del 1984. Il gruppo di lavoro era costituito da Roberto Finuola della direzione del Bilancio, e da Cesare Donnhauser e Antonio Russi dell'ISPE[94].

94 M. Gabriele, «Il piano agricolo nazionale», cit., p. 177. Vedi al riguardo tra la letteratura "gri-

Senza entrare nei dettagli della discussione estremamente articolata sulla normativa ci sembra rilevante riportare il brano finale di Gabriele che dà il senso della riflessione nel divenire delle procedure istituzionali:

> «[Un altro] aspetto da approfondire riguarda le procedure di erogazione dei fondi alle Regioni … alla luce del quadro che si è andato a delineare negli ultimi anni e che ha visto all'opera una miriade di procedure riconducibili a tre tipi … In particolare, la procedura *sub* C), che si è venuta affermando in virtù dell'iniziativa del ministero dell'Agricoltura e delle Foreste, gonfia in modo anomalo le competenze di quel ministero, e soprattutto elimina qualsiasi possibilità di raccordo operativo in ambito interministeriale. Ciò rischia di ghettizzare le scelte di politica agricola in una sorta di circolo chiuso tra Ministero di settore e Regioni, nel quale diviene sempre più difficile affermare una corretta logica intersettoriale [cioè di programmazione]».[95]

«Intervento», *L'industria aerospaziale italiana verso le sfide del 2000 Rassegna Parlamentare*, n. 2, aprile-giugno 1990.

L'intervento di Gabriele, nel corso del convegno per il XX anniversario della fondazione dell'Aeritalia (1989)[96], traccia una narrazione partendo dalla situazione "precaria e marginale" dell'industria aeronautica alla fine del conflitto[97]. Un momento di rilievo fu l'operare, tra il settembre 1967 e l'ottobre 1969, della Commissione presieduta da Giuseppe Caron sulle possibilità di sviluppo dell'industria aeronautica. In quella fase, Caron era sottosegretario di Stato al ministero del Bilancio e della Programmazione Economica, e segretario del CIPE. Gabriele fece parte della commissione Caron in rappresentanza del ministero del Bilancio, con Giovanni Landriscina, direttore generale per l'attuazione del programma; ed Ernesto Pellegrini, esperto del settore marittimo e aeronautico.

---

gia" di quel momento, Cesare Donnhauser e Antonio Russi, «Rapporto sull'agricoltura italiana: il nuovo piano agricolo nazionale», *Ispe Quaderni*, nn. 36-37, ISPE, Roma, 1985.

95 M. Gabriele, «Il piano agricolo nazionale», cit., p. 184.

96 M. Gabriele, «Intervento», L'industria aerospaziale italiana verso le sfide del 2000, *Rassegna Parlamentare,* n. 2, aprile-giugno 1990, pp. 145-166.

97 Ricordiamo che Gabriele, dal 1959, in ISTAT fu a capo della sezione preposta alle statistiche del traffico aereo. Tra i contributi sul tema in quella fase storica rammentiamo M. Gabriele, «Per una politica dell'aviazione civile», *Rassegna Parlamentare,* I, 12 dicembre 1959, pp. 124–146. Più tardi scriverà «Italian Civil Aviation Prospects and Problems», *Review of the Economic Conditions in Italy,* XXVI, 6, novembre 1972, pp. 455–471; «Problemi e prospettive economiche dell'aviazione civile italiana», *Trasporti,* 1, 1973, pp. 61-81; «L'occupazione derivante dall'aviazione civile in Italia», *Trasporti,* 6, 1975, pp. 55-71.

A tal punto, Gabriele cita la relazione conclusiva pubblicata nel 1970[98], secondo cui l'industria aeronautica ha una funziona pilota nella promozione dello sviluppo economico. In quanto "larga parte dei progressi tecnologici del settore possono trovare applicazione nei processi di lavorazione di altri settori … Da cui l'interesse pubblico al suo sviluppo". Seguiva l'indicazione delle politiche che la Commissione riteneva di dover proporre. In particolare, quella dello sviluppo "della ricerca scientifica in campo aeronautico, al fine di far avanzare la frontiera tecnologica, incrementare il valore aggiunto delle produzioni e la ricaduta tecnologica sugli altri settori…". Con la necessità di creare un centro di ricerca nazionale promosso dallo Stato, ma aperto alle imprese private. Centro di ricerca e nuove imprese seguenti al rilancio avrebbero dovuto essere impiantate nel Mezzogiorno con la partecipazione a progetti internazionali, sin dalla fase della prima implementazione. A seguire Gabriele ricordava nel suo intervento altre indicazioni sui contenuti della relazione del 1970 per la rilevanza che essa ebbe sulle dinamiche a seguire nel campo della produzione aeronautica nazionale. Con una valutazione dell'operato della commissione, a distanza di 20 anni, sostanzialmente positivo: "tra l'altro, [è utile] notare che all'interno del disegno offerto dalle conclusioni "tout se tient", nel senso che le singole linee trovano collegamenti tra di loro in modo da definire con una certa compiutezza, per il tempo in cui in cui furono espresse, una politica nuova".

Il lavoro della Commissione ebbe impatto immediato sulla programmazione. Il "Progetto 80", pubblicato nel 1969[99], e il successivo "Documento preliminare per il programma 1971-1975", pubblicato nel 1971[100], affermavano la necessità di uno specifico programma di promozione per il settore aerospaziale, richiamando i problemi connessi con la ricerca e la collaborazione internazionale e l'indicazione meridionalistica per la localizzazione delle nuove iniziative.

Peraltro, giova ricordare, soprattutto per gli sviluppi che interverranno successivamente, che in precedenza l'industria spaziale italiana aveva avuto commesse decisamente inferiori ai contributi versati allo sviluppo di progetti sovra-

98 Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica, *Relazione della Commissione Interministeriale per l'Industria aeronautica,* Roma, 1970, pp. 61-63.

99 ministero del bilancio e della programmazione economica, *Progetto '80*, Appendice al rapporto preliminare del programma economico nazionale 1971-1975, Roma, 1969, pp. 79-80. Secondo Manin Carabba, "[il *Progetto '80*] forse è il documento più bello, diciamo dal punto di vista letterario, della stagione della programmazione" («I ricordi di M. Carabba», a cura di Adele Asnaghi e Roberto Gallia, *Quaderni SVIMEZ*, n. 69, 2023, pp. 124-125).

100 Id., *Documento programmatico preliminare per il programma economico nazionale 1971-1975,* Roma, 1971, pp. 188-196.

nazionali ELDO, ESRO. Ancora, le imprese italiane avevano lavorato alle parti meno importanti dei progetti senza mai assumersi la responsabilità di capocommessa.

Al di là dei documenti cartacei, ben più importanti furono le azioni concrete realizzate in quello scorcio temporale. Alla fine del 1969, veniva costituita l'Aeritalia che rappresentava un elemento fondamentale per la ristrutturazione del settore. Intorno al gruppo Agusta si svolgeva un analogo processo di concentrazione dell'industria aeronautica e spaziale italiana. Così, si avviava ad assolvere a quella condizione che era stata indicata come all'adozione di misure pubbliche di sostegno. Si affiancava con ciò un primo orientamento meridionalistico gravitante intorno all'area di Napoli.

La legge n. 184 del 1975 rappresentò il primo intervento legislativo diretto a promuovere la partecipazione italiana a un programma di collaborazione internazionale, quello per l'avviamento alla produzione di trasporto intercontinentale di uso "civile", il Boeing 767. La spesa autorizzata di 150 miliardi di lire era destinata alla esecuzione di studi e ricerche per l'avviamento alla produzione dell'aeromobile in parola per la durata di sei anni, 1975-1980. Tali compiti furono affidati in convenzione all'Aeritalia ed ebbero risultati positivi per lo sviluppo dei rapporti di conoscenza con gli apparati produttivi della Boeing.

Per arrivare al programma presentato dal ministero dell'Industria nel novembre 1980 per lo sviluppo dell'industria aeronautica e più avanti alla legge n. 808 del dicembre 1985 per lo sviluppo e l'accrescimento della competitività del comparto aeronautico. Con alcune priorità: 1. L'accrescimento dell'autonomia tecnologica; 2. L'ampliamento dell'occupazione qualificata, soprattutto nel Mezzogiorno; 3. L'aumento della competitività internazionale e della collaborazione in particolare nell'ambito CEE; 4. L'incremento delle produzioni civili rispetto a quelle militari. Con questi provvedimenti si iniziò a disporre di una politica industriale in campo aeronautico, "che entrò [secondo la Corte dei conti] nella fase operativa nel corso del 1988". Da notare che tale legislazione destinò finanziamenti prevalentemente al Sud e per progetti ad alto contenuto tecnologico. Peraltro, favorì lo sviluppo della componente spaziale, che ebbe un significativo incremento dal lato tecnologico e delle risorse prodotte e occupate.

La descrizione delle politiche e delle norme che accompagnano lo sviluppo di Aeritalia è importante. Accanto all'aspetto giuridico-amministrativo, aggiungiamo la cura nella presentazione dell'apparato quantitativo, con la finalità di mostrare la ricaduta delle risorse impiegate dallo Stato, nell'acquisto dei prodotti del settore e nel finanziamento delle spese di sviluppo, sugli aggregati macro-

economici rilevanti e sulla loro dinamica temporale: fatturato, valore aggiunto, occupazione, esportazioni, ecc., rispetto al prodotto interno lordo.

5. Storico militare, docente universitario e funzionario pubblico orientato alla politica economica

Nella esposizione che abbiamo condotto in questa relazione sono in parte intuibili, in parte meno, le interazioni tra i diversi piani professionali svolti da Gabriele. Procedere in sequenza diacronica dalla sua formazione giuridica e storica presso la Facoltà di Scienze politiche; alle applicazioni statistico-descrittive presso l'ISTAT; alla docenza di storia navale e dei trasporti; alle attività di studio e consulenza presso l'*Archivio economico dell'Unificazione italiana* dell'IRI nel campo marittimo, mercantile e militare; per finire con le attività di taglio più economico presso la direzione generale del Bilancio e della Programmazione è da tenere in evidenza, è un punto preliminare, un'analisi necessaria. Gabriele ha avuto, infatti, una vita professionale con modificazioni temporali evidenti: una fase più statistica presso l'ISTAT; a cavallo tra storia e statistica presso l'*Archivio Economico*; e più economica presso la direzione del Bilancio.

Tuttavia, l'analisi diacronica non è sufficiente, in quanto sono presenti con forza fattori sincronici, cioè le mansioni svolte in contemporanea. Ad es., tra il 1953 e il 1961, la compresenza delle attività presso l'ISTAT, della docenza universitaria e degli studi presso l'*Archivio economico*; e, dopo il 1961, ancora la docenza e l'*Archivio economico* con la direzione del Bilancio.

A tal punto, riprendendo in mano i contenuti della nostra relazione, osserviamo che essa è stata ricca per la fase storica tra gli anni Cinquanta e la metà degli anni Sessanta, fase per la quale abbiamo pubblicazioni edite e documentazione "ordinata" dell'Archivio storico dell'ISTAT, dell'IRI e, volendo, delle Università di Roma e di Napoli.

Più insoddisfacente è la seconda parte in cui le attività svolte in sede di direzione del Bilancio sono state sì consegnate all'Archivio centrale dello Stato, ma il diaframma tra interno all'istituzione e la fruizione all'esterno è ancora ben saldo, nel senso che le carte d'archivio sono in minima parte *online* e per la gran parte sono da consultare, con un lungo e laborioso scavo archivistico e in presenza presso l'Archivio centrale dello Stato. Ovviamente, questo è un aspetto molto generale, che riguarda la storia dei *grand commis*.

Riteniamo, invece, che il riferimento che abbiamo fatto agli articoli di rassegna redatti da Gabriele, sulle sue esperienze presso la direzione del Bilancio, sia

stato produttivo riducendo lo iato tra le decisioni pubbliche che appaiono all'esterno delle istituzioni e il processo interno di formazione di quelle decisioni. Cioè, lo spirito che ci ha mosso è quello di far emergere "la pratica quotidiana, la zona grigia che guida l'istituzione"[101].

Resta il rammarico di non avere colto la sorpresa positiva di Gabriele al momento delle presentazioni, nel sapere della mia formazione da economista e dei suoi interessi per la disciplina, quando raccontò che era stato direttore generale del Bilancio e di avere frequentato gli economisti che hanno dato lustro alla fase della programmazione economica. Ci eravamo ripromessi di risentirci e di parlarne diffusamente, ma l'occasione non si presentò. Se tale evento fosse accaduto il ricordo che abbiamo qui tracciato sarebbe stato molto più ricco, perché alle pubblicazioni edite, alla letteratura grigia e alle carte d'archivio si sarebbero aggiunti i ricordi, la storia "orale" di Gabriele, che nessun supporto cartaceo può assorbire e poi trasmettere.

101 G. Melis, *La storia delle istituzioni,* cit., pp. 33-34.

Bandiere di convenienza e rinnovo delle convenzioni marittime:
due ricerche interdisciplinari di un umanista a tutto tondo

di Sirio Zolea

È per me motivo di onore e di commozione l'essere coinvolto dal Presidente della Sism e dal curatore di questo volume, nello sforzo collettivo di dedicare una raccolta di scritti alla cara memoria di mio Nonno, Professor Mariano Gabriele. In quanto nipote, ho per forza di cose interagito molto più con il familiare che con lo studioso, ma l'occasione mi spinge a ripensare a quanto i due aspetti si intrecciassero costantemente, in modo profondo, nella sua personalità di uomo dotto, sempre scrupoloso, dedito, sobrio, generoso, cristianamente caritatevole. Sin dalla prima infanzia, tante volte il Nonno mi intratteneva e mi meravigliava con un ampio repertorio di vicende di mare e di uomini di mare, di patrioti del Risorgimento e di battaglie storiche, rimesse in scena sul momento con tutti gli oggetti che potevano essere schierati sulla tavola a simboleggiare le diverse unità militari di terra o di mare. Fin negli ultimi mesi di vita, con la mente già velata dalla cruda malattia, ricordava senza difficoltà veruna interi versi omerici dedicati alle sfumature cromatiche del mare, a riprova del profondo legame con ciò che per tutta la vita aveva costituito l'oggetto primario dei suoi studi.

Spero di contribuire al ricordo del Nonno scrivendo queste poche pagine a mo' di introduzione e riflessione su quei suoi articoli, pubblicati nella presente selezione, che più da vicino si rivolgono alla disamina di questioni (anche o soprattutto) di diritto, su cui, da giurista, posso appunto parlare con maggior cognizione rispetto ad altri scritti di natura prettamente storica, di cui posso essere soltanto affascinato lettore.

***

I due articoli di Mariano Gabriele che mi accingo a introdurre, «Bandiere di convenienza e la NATO», apparso nel 1960 sulla *Rivista Marittima*, e «Ancora sul rinnovo delle convenzioni marittime», dello stesso anno, in *Rassegna Parlamentare*, mostrano l'ampiezza degli interessi dell'Autore, che nel corso della

sua carriera si è parallelamente impegnato sui due versanti dell'accademia e dell'alta amministrazione dello Stato, coniugando lo spirito di rigore critico del ricercatore con la disciplina e l'onore del funzionario pubblico, sempre con lo sguardo costruttivamente rivolto al miglioramento e all'arricchimento materiale e spirituale della Nazione. Il primo contributo si caratterizza per il dialogo tra la geopolitica e il diritto internazionale e comparato, mentre il secondo è rivolto al diritto domestico con considerazioni di natura storica ed economica, in un tentativo di contribuire a una razionalizzazione dell'indirizzo legislativo in tema di convenzioni marittime.

Oggi, in un tempo in cui la ricerca ha fatto dell'interdisciplinarità una bandiera costantemente sventolata, abbattendo meritoriamente le barriere più artificiose tra i campi del sapere, ma anche cadendo alle volte in una certa forzatura retorica di autocompiacimento ostentato nel mischiare tutto con tutto, ciò che spicca di questi due articoli, tutt'altro che banali parentesi o rami morti nella produzione dell'Autore, è proprio la loro vocazione interdisciplinare *ante litteram*. Vi si testimonia l'approccio di un umanista a tutto tondo che studia problemi concreti, importanti per la proiezione politica ed economica del suo Paese, e lo fa dedicando attenzione a tutte le loro numerose sfaccettature, impegnandosi a sviluppare i vari fili del discorso necessari per una corretta comprensione delle questioni implicate e, conseguentemente, per una ponderata proposizione di soluzioni. Pertanto, gli articoli selezionati sono metodologicamente di particolare interesse per lo studioso contemporaneo, validi modelli di ispirazione che in parte anticipano quelli che sarebbero stati gli sviluppi più recenti della produzione scientifica accademica, anche giuridica[1], in parte testimoniano una consapevole continuità – oggi purtroppo divenuta fievolissima – con l'ideale figura unitaria di umanista ricevuta in eredità dalla tradizione e saggiamente custodita e rinnovata dagli studiosi più avveduti del secolo passato. Com'è possibile constatare dalla lettura di questi articoli, l'interdisciplinarità dei saperi non si crea magicamente con la retorica, bensì si deve costruire sulle solide (ma più impegnative e complesse da padroneggiare) basi della tradizione di umanesimo critico, che è un contributo di inestimabile valore del pensiero occidentale all'umanità nel suo complesso.

1 Si vedano in proposito Giorgio Resta, Alessandro Somma, Vincenzo Zeno-Zencovich, (cur.), *Comparare. Una riflessione tra le discipline*, Mimesis, Sesto San Giovanni, 2020; Nicholas HD Foster, Maria Federica Moscati, Michael Palmer, (cur.), *Interdisciplinary Study and Comparative Law*, Wildy, Simmonds and Hill, Londra, 2016.

L'articolo *Bandiere di convenienza e la NATO* si ispira a una vicenda di politica marittima e di difesa discussa in quegli anni, che vedeva gli alleati del Patto Atlantico tra loro in polemica politica e giuridica sull'esistenza di importanti quote delle flotte mercantili di Paesi membri – più di tutti, gli USA – registrate sotto bandiera straniera di comodo, specialmente di Panama, Liberia, Honduras, Costarica (detti, nel loro insieme "Panlibhonco"), con la conseguenza di ricadere sotto le relative, più permissive, normative nazionali. Tale scelta degli armatori, dovuta a ragioni storiche, ma soprattutto di convenienza fiscale, giuslavoristica e di misure di sicurezza, nonché ad altri vantaggi economici dovuti al più basso livello di standard regolatori che caratterizzava i suddetti Paesi, suscitava preoccupazione sul versante europeo dell'alleanza militare, considerato anche l'orientamento del Governo USA che sosteneva apertamente le ragioni degli armatori nazionali. Il timore manifestato nelle sedi NATO si poneva in relazione ai trasporti oceanici in caso di conflitto o, comunque, di gravi situazioni emergenziali, in cui per i Paesi europei, dalle frontiere più esposte, sarebbe risultato di vitale importanza poter ricevere rifornimenti via mare. A tale proposito, un impegno attivo delle marine mercantili, come dimostra il precedente delle guerre mondiali, è fondamentale per il successo di una difesa comune quale quella prevista dal Patto Atlantico. Oggi, in un mondo assai cambiato, in presenza di sfide diverse e di nuove tensioni geopolitiche, il tema non perde peraltro la sua centralità strategica, sia pure sotto diverse angolature, in particolare nella prospettiva, di crescente attualità, della cosiddetta 'guerra ibrida'[2]. Le considerazioni di natura militare si aggiungevano, all'epoca, a ragioni di concorrenza economica e spingevano vari Paesi dell'Europa occidentale a sollecitare – con un'aperta franchezza tra partner politico-militari che oggi potrebbe apparire meno usuale – uno sforzo dell'alleato nordamericano per riportare il proprio naviglio mercantile sotto la bandiera 'naturale'.

Del suddetto contributo, frutto di studi compiuti grazie a una borsa di ricerca della NATO e a un soggiorno di Mariano Gabriele negli Stati Uniti[3], mi preme proprio sottolineare l'estremo approfondimento scientifico delle diverse sfumature del problema, nel suo dispiegarsi intrinsecamente trasversale alle diverse discipline implicate. Dopo una prospettazione iniziale, in chiave di scienza militare, della questione e della posta in gioco del nesso irrisolto tra difesa comune

2 V. Massimo Franchi, «Guerra ibrida, marittimità e geopolitica», *Rivista marittima*, gennaio 2022, pp. 14-19.

3 Da cui è scaturito il più ampio volume Mariano Gabriele, *Panlibhonco e N.A.T.O.*, Giuffrè, Milano, 1961.

e bandiere di convenienza, l'articolo si volge a una disamina delle implicazioni giuridiche della registrazione delle navi mercantili sotto l'una o l'altra bandiera, passando poi a spiegare le ragioni storiche del fenomeno in discorso e della sua particolare diffusione tra il naviglio avente un legame naturale con gli Stati Uniti d'America. L'annosa questione delle bandiere di comodo è studiata a trecentosessanta gradi, indagandone le cause e gli effetti economici e sociali e, su tale base, arrivando alla conclusione che è difficile che il fenomeno possa scomparire in tempi brevi, a dispetto delle fondate critiche a esso mosse da più parti. Sono analizzate altresì le misure normative di ritorsione commerciale assunte da alcuni Paesi, con modesto successo, e la condanna pervenuta dalla Conferenza diplomatica per la codificazione del diritto del mare, tenuta sotto gli auspici ONU. L'ultima parte dell'articolo è, infine, una riflessione propositiva dell'Autore per suggerire che, anche in assenza di una soluzione generale condivisa immediatamente all'orizzonte per tutte le varie implicazioni delle bandiere di comodo, la politica navale comune della NATO debba tener conto realisticamente del problema e, quantomeno, affrontarne l'aspetto militare, facendo sì che nessun alleato possa opportunisticamente servirsi dello schermo della nazionalità di convenienza per sottrarre parte del proprio naviglio mercantile agli adempimenti imposti dall'obbligo di difesa comune. Si individua quindi come obiettivo prioritario la mobilitabilità immediata, in caso di emergenza, delle navi mercantili poste sotto bandiera Panlibhonco.

In definitiva, un problema essenzialmente diplomatico e giuridico, di diritto interno (norme nazionali: requisiti e regime della registrazione di una nave sotto una certa bandiera nazionale) e internazionale (prime esperienze di stesura in atti internazionali di un vincolo sostanziale tra Stato e nave) è sottoposto a un'analisi trasversale che chiama in causa, oltre alle scienze giuridiche e politiche, quelle storiche, quelle militari, quelle sociali e quelle economiche. Il realismo del servitore fedele dello Stato si afferma nell'ultima parte dell'articolo, quella propositiva che fa seguito all'analisi. Una volta approfondito il problema nelle sue diverse angolature e nei vari nessi interdisciplinari evocati da questi cambi di prospettiva, ecco che occorre individuare una linea che, preso atto della non immediata risolvibilità della questione, ne salvaguardi urgentemente le implicazioni militari, prevenendo possibili comportamenti opportunistici di Paesi alleati. Questa proposta emerge dunque a mo' di conclusione del contributo: se, per il permanere di interessi economici divergenti, non si può risolvere subito il problema in sé delle bandiere di comodo, se ne eliminino almeno rapidamente le potenziali conseguenze che possano impattare negativamente sugli obblighi di difesa comune.

Il secondo articolo, *Ancora sulle convenzioni marittime*, che fa seguito a un altro contributo ("Il rinnovo delle convenzioni marittime") pubblicato l'anno prima dall'Autore sulla stessa *Rassegna parlamentare*, riguarda un diverso problema di attualità in quel periodo, irrisolto e dibattuto da lungo tempo nella pubblicistica e nelle aule parlamentari. L'analisi che ne fa Mariano Gabriele non manca di spunti e suggerimenti che anche il lettore del nostro tempo, tanto più se addetto all'amministrazione della cosa pubblica, farebbe bene a raccogliere. Oggetto delle riflessioni sono le convenzioni marittime, attraverso cui lo Stato italiano sovvenzionava il mantenimento e la regolarità di certe linee di navigazione, altrimenti in passivo, in quanto effettivamente indispensabili (si pensi alle regioni insulari del nostro Paese) o strategicamente utili (ragioni di politica estera o di penetrazione commerciale sui mercati internazionali, oltre a favorire l'afflusso di turisti stranieri in un periodo in cui l'utilizzo degli aeroplani era meno ampio che al giorno d'oggi) per il raggiungimento di finalità di interesse nazionale. Si tratta, quindi, di valutare finanziariamente l'utilità politica e l'utilità economica di tenere aperte, con una certa frequenza, determinate linee di collegamento via mare, nonché di attribuire a questo processo di valutazione la più adeguata cornice normativa. A occasionare l'articolo, aggiornando l'analisi dell'anno precedente, è la recente presentazione alle Camere di un disegno di legge di riordino dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, tale da innovare profondamente anche il regime delle relative convenzioni.

Ancora una volta, si evidenzia l'interdisciplinarità dello studio: dopo una spiegazione introduttiva del problema e della relativa posta in gioco economico-sociale, è brevemente richiamata la successione di atti normativi e di convenzioni marittime fino a quelle che erano ancora vigenti in proroga, il cui quadro storico, sin dall'indomani dell'Unità d'Italia, era stato più ampiamente vagliato nell'articolo dell'anno prima. Il contributo del 1960 prosegue poi analizzando specificamente i benefici di natura economica generale e di prestigio politico internazionale che il decisore pubblico è chiamato a non sottostimare, nel valutare i termini del proprio impegno economico per mantenere in vita una serie di rotte mercantili. Infine, il nucleo principale del lavoro in commento è un'analisi critica dettagliata dell'articolato del suddetto d.d.l., evidenziandone i punti di forza e le debolezze alla luce di considerazioni economiche e di politica del diritto: ciò in un costruttivo intento di miglioramento di un testo su cui l'Autore mostra di riporre serie speranze per una fuoriuscita della disciplina del settore dall'obsolescenza normativa e dall'inopportuna precarietà del perpetuo rinnovarsi di una situazione provvisoria, con potenziali effetti benefici di questa transizione sullo sviluppo della marina mercantile italiana. Mariano Gabriele

così porta il suo contributo, in un più ampio dibattito allora in corso, sulla questione delle comunicazioni marittime nazionali, impegnate ad affrontare una difficile fase di transizione dal modello prebellico delle sovvenzioni, il cui rinnovo ai primi degli anni Sessanta si rivelava lungo e complesso a causa dell'eccessiva burocratizzazione delle valutazioni economiche relative alla redditività delle rotte sovvenzionate[4].

Nel contributo sulle convenzioni marittime, tema di spiccato interesse nazionale, con il coinvolgimento delle competenze e attribuzioni di varie pubbliche amministrazioni, lo spirito dell'uomo di Stato è ancora più intenso che in quello precedentemente contemplato, e dal commento all'articolato si delinea una lucida visione di politica del diritto, consapevole dell'importanza strategica delle convenzioni per il pieno sviluppo di un Paese mediterraneo dalla grande estensione costiera, storicamente proiettato sul mare e, quindi, con un'intensa e naturale vocazione marittima. Al tempo stesso, emerge la consapevolezza delle carenze e delle titubanze che ataviCamente appesantiscono il dibattito nazionale, ostacolando il pieno raggiungimento degli obiettivi politico-economici più ambiziosi, per i quali risulta indispensabile una piena assunzione di responsabilità del decisore pubblico. In questo, Mariano Gabriele, provenendo da una formazione di storico, si pone al fianco di altre raffinate menti dell'epoca, come l'economista Federico Caffè, nel propugnare accortamente un ruolo dinamico e propositivo dello Stato nell'economia, così da dare il necessario impulso per uno sviluppo armonico della Nazione. Si tratta di riflessioni che poi, dagli anni Novanta, la pubblicistica ha colpevolmente preso a ignorare, esaltando le magnifiche e progressive sorti della mano invisibile del mercato[5]. Solo oggi, alla luce degli insuccessi di questa strategia, in termini di rallentamento della crescita, disoccupazione e diseguaglianza sociale, opinioni più favorevoli al ruolo dell'intervento pubblico iniziano a tornare finalmente di attualità tra alcuni studiosi[6] e presso i decisori politici italiani ed europei (si pensi all'esperienza del PNRR).

Muovendo da questa visione, l'Autore supporta l'operazione di raggruppamento delle società di navigazione sotto l'egida dell'IRI indicata dal d.d.l., auspicando, tra le varie possibili strade per realizzare tale disegno di concen-

4 Giulio Mellinato, «Lo stato navigatore, tra servizio pubblico e business», in Franco Russolillo (cur.), *Storia dell'Iri, Vol. 5, Un gruppo singolare. Settori, bilanci e presenza nell'economia italiana*, Laterza, Roma-Bari, 2014, p. 452.

5 Per una valutazione critica di questa tendenza, si veda, tra tutti, Massimo Florio, *Network Industries and Social Welfare. The Experiment that Reshuffled European Utilities*, Oxford University Press, Oxford, 2013.

6 V. Mariana Mazzucato*, Lo Stato innovatore*, Laterza, Roma-Bari, 2014.

trazione, quella più radicale di una loro fusione per dar vita a un'unica struttura aziendale unitaria, all'altezza delle sfide più ambiziose nell'evoluzione dei servizi marittimi e della concorrenza internazionale e in grado di distribuire e ottimizzare i mezzi e il personale secondo priorità stabilite centralmente. In analogia con la prospettiva espressa da Federico Caffè, per cui l'intervento dello Stato dovrebbe tradurre in termini operativi una linea di pensiero consapevole dei fallimenti del mercato, nel nome di uno spirito pubblico che, guidato dalla conoscenza, può essere l'artefice del miglioramento sociale[7], Mariano Gabriele ci dice che la miglior soluzione della problematica del raggruppamento e della modernizzazione del settore promana dall'attenta considerazione degli interessi variegati che ogni centro marittimo rivendica, per contemperarli in una superiore visione di utilità generale, tanto più nitida quanto più intenso sia il processo di concentrazione sotto l'ombrello della programmazione pubblica dell'economia, permettendo in questo modo anche una razionalizzazione delle spese.

È partendo dallo stesso angolo visuale che l'Autore esprime invece le proprie perplessità su un altro punto del d.d.l., laddove si propone, per realizzare i menzionati obiettivi di preminente interesse nazionale, la corresponsione di una sovvenzione fissa, quantificata in 21 miliardi di Lire di passivo contabile, a sostituire il precedente sistema dell'integrazione pura della differenza passiva, che non garantiva il contenimento entro limiti prefissati dell'onere a carico del bilancio dello Stato. Mariano Gabriele evidenzia una certa ipocrisia della soluzione, laddove, nel caso in cui il passivo avesse superato i 21 miliardi, lo Stato sarebbe allora dovuto intervenire con una qualche "acrobazia contabile" o, peggio ancora, si sarebbero realizzate poco trasparenti forme di dissimulazione del passivo nelle pieghe del bilancio o, semplicemente, si sarebbe pregiudicato il livello di servizi di strategico interesse nazionale. Inoltre, nell'articolo si evidenzia la differenza non solo contabile, ma politica del passaggio al nuovo sistema, che, in qualche modo, sminuirebbe nell'ordine delle priorità economiche per lo Stato il ruolo di determinati interessi politici di rilevanza nazionale, di primissima importanza per un Paese mediterraneo come l'Italia. Rispetto a soluzioni improntate ad automatismi di facciata, avulsi dai fattori che effettivamente incidono sui costi, meglio sarebbe, nel comprensibile intento di conseguire l'*optimum* economico della gestione dei servizi marittimi sovvenzionati, in relazione agli obiettivi politici in campo, un esercizio rigoroso, e casomai un rafforzamento, dei poteri di controllo delle amministrazioni statali sull'efficienza dei servizi,

7 Federico Caffè, «La sfida della disoccupazione giovanile» (18 agosto 1977), in Id., *Contro gli incappucciati della finanza*, Castelvecchi, Roma, 2013, p. 143.

affinché gli scopi prefissi siano ottenuti con il minimo ragionevole costo, così, scrive Mariano Gabriele, da "raggiungere nella gestione la dimensione non contabile, ma *economica*, perfetta".

Un'altra, acuta e lungimirante, nota critica esternata dall'Autore si mostra inoltre di moltiplicata attualità ai nostri giorni: quella che riguarda lo scavalcamento del Parlamento che il d. d. l. prevede affidando a due ministri, e non più alle Camere, la redazione e l'aggiornamento dell'elenco delle linee di preminente interesse nazionale. Si manifesta in tal modo, nella proposta oggetto di commento, una sfiducia *a priori* nel solo organo veramente espressivo e depositario della volontà generale del Paese, su una questione politica di interesse strategico, trasversale alle partigianerie politiche: proprio in questa sfiducia si può intravedere il germe di quella più generale e perniciosa perdita di centralità del Parlamento[8] a cui, ormai da qualche tempo, la comunità dei costituzionalisti guarda con preoccupazione.

Spero che queste note introduttive possano aiutare il lettore a comprendere l'acume e la lungimiranza, tanto in termini di metodo quanto di indirizzo normativo, delle riflessioni di Mariano Gabriele, storico, servitore dello Stato e umanista a tutto tondo, quando ha rivolto la propria attenzione a questioni giuridiche. Se le problematiche specificamente affrontate sono, per forza di cose, legate al tempo in cui sono stati scritti gli articoli, indirizzi metodologici e spunti di politica del diritto non perdono la loro attualità anche a distanza di anni, giustificando la selezione dei due contributi nel presente collettaneo e sollecitandone una lettura attenta.

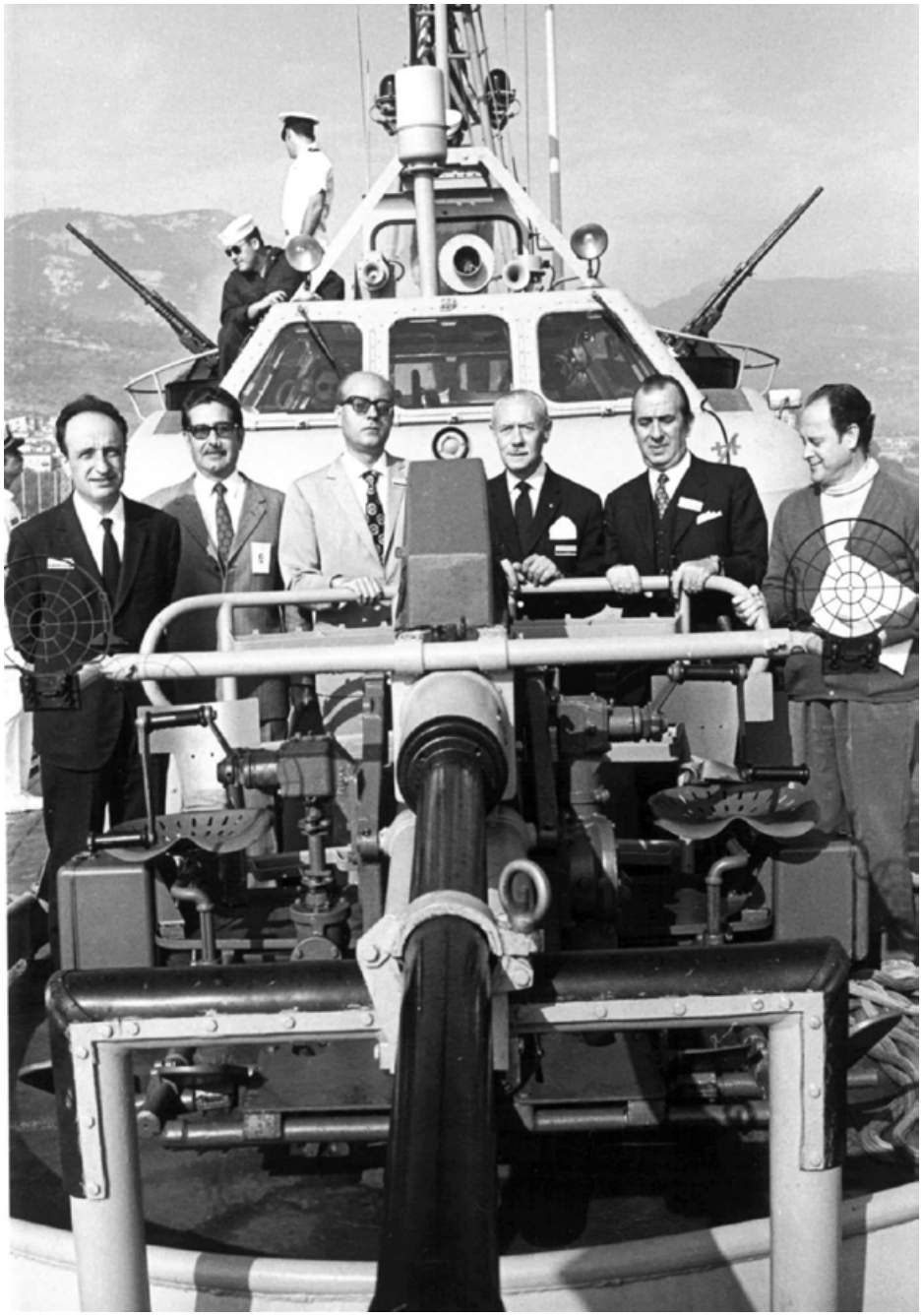
8 Tra tutti, si vedano i due contributi di Lorenza Carlassare *Legalità (principio di)* e *Legge (riserva di)* in *Enciclopedia giuridica italiana*, Treccani, Roma, 1990; Paolo Caretti, «La crisi della legge parlamentare», in *Osservatoriosullefonti.it*, speciale tavola rotonda, fasc. 1, 2010; Roberto Zaccaria (cur.), *Fuga dalla legge? Seminari sulla qualità della legislazione*, Grafo, Brescia, 2011.

Galleria fotografica

Varallo Sesia, inaugurazione della Biblioteca Militare Italiana, 20 settembre 2008

Mariano Gabriele e Maria Eugenia Bernardini Gabriele

THE PROPELLER CLUB
International
OF MILAN, ITA



La Spezia. 24 settembre 1971

9 dicembre 1971, in un convegno sugli effetti indotti della linea ferroviaria metropolitana della città di Messina. Il cartellino in basso a sx segnala la presenza del celebre ingegnere Riccardo Morandi (1902-82), coinvolto nel progetto per il Ponte sullo Stretto finanziato dal Governo Colombo con legge 17 dicembre 1971 n. 1158.

Bari, Rappresentante dell'Italia alla 3a Conferenza europea dei Ministri responsabili in materia di assetto territoriale (CEMAT) del Consiglio d'Europa. 21-23 ottobre 1976

A Roma, il 16 novembre 1989, in una conferenza sulla caduta del muro di Berlino, accanto a Henry Kissinger

Santiago de Chile, con l'Ambasciatore d'Italia Paolo Casardi (a destra) e il Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante Rodolfo Codina Diaz (2007)

Col nipote Sirio Zolea in Argentina nel 2007

Con Maria Eugenia e l'Ambasciatore tedesco nel novembre 2013 in occasione del ricevimento a Villa Almone per la nomina a Ufficiale dell'Ordine al Merito della Repubblica Federale di Germania.

Le onorificenze di Mariano Gabriele:
Grande Ufficiale dell'Ordine al merito della Repubblica Italiana (1976),
Medalha do Pacificador dell'Ordine militare del duca di Caxia (1985),
Verdienstorden der Bundesrepublik Deutschland (2013)

Ambasciata
della Repubblica Federale di Germania
Roma

Famiglia
Prof. Mariano Gabriele
Via Umberto Boccioni, 4
00197 Roma

Viktor Elbling
Ambasciatore
della Repubblica Federale di Germania

Via San Martino della Battaglia, 4
00185 Roma

TEL.:+39 06 49213 255
FAX: +39 06 49213 359

INTERNET: www.rom.diplo.de

E-mail: l-vz1-dip@rom.diplo.de

Roma, 12 agosto 2022

Gentile Famiglia Gabriele,

con grande dolore ho appreso la notizia della scomparsa del Prof. Mariano Gabriele.

Come presidente italiano della Commissione Storica italo-tedesca dal 2008 al 2012 ha dato un contributo molto prezioso all'elaborazione del nostro comune passato. Le raccomandazioni della Commissione da lui presieduta hanno gettato le basi per l'istituzione del "Fondo italo-tedesco per il Futuro", con il quale da ormai nove anni finanziamo progetti a favore della comune cultura della memoria.

Per questo suo importante impegno nel novembre del 2013 è stato insignito del Cavalierato dell'Ordine al Merito della Repubblica Federale di Germania.

Il ricordo del Prof. Mariano Gabriele continuerà a vivere in ogni monumento restaurato, ogni scambio giovanile, ogni progetto di ricerca, e in tutti gli altri progetti per la memoria che verranno ancora.

Vi auguro di trovare forza e conforto in questo doloroso momento.

Vi esprimo le mie più sincere condoglianze e Vi porgo i miei più cordiali saluti.

V. Elbling

Antologia di articoli di Mariano Gabriele

ISTANZE AL LEGISLATORE

Nella rubrica illustriamo le difficoltà interpretative delle leggi esistenti. Ospitiamo, inoltre, le conclusioni di dibattiti e congressi (*).

IL RINNOVO DELLE CONVENZIONI MARITTIME

1. Il problema politico di garantire, per un superiore interesse dello Stato, la regolare gestione di linee marittime, prescrivendo ove necessario anche dei termini strettamente economici della questione, è vecchio quanto lo Stato italiano. Nel momento in cui l'unificazione politica della Penisola imponeva ai governanti di muoversi in una dimensione non più provinciale, ma italiana, le difficoltà di comunicazione, in un Paese caratterizzato da catene montuose parallele alla costa, con insufficiente rete stradale e con valichi malsicuri, dovevano fin dal primo momento della vita nazionale imporre, nel settore dei trasporti marittimi, una particolare politica, intesa ad assicurare i servizi di linea tra i porti nazionali, e specialmente tra quelli del Tirreno. La mancanza delle ferrovie, l'insufficienza delle strade, le esigenze dei servizi militari e postali condizionavano l'adozione di misure — affitto diretto di vapori e poi, appena passato il periodo di emergenza, le prime convenzioni marittime — che sul piano amministrativo potevano essere passive, in quanto i servizi non si pagavano da sè, ma che sul piano politico risultavano quanto mai opportuni e produttivi. Nel 1860, appena raggiunta l'Unità, fu stipulato con alcune compagnie la prima convenzione marittima, provvisoria per la durata di 2 anni, che prevedeva determinati compensi alle Compagnie che si impegnavano a trasportare la posta e ad esercitare in maniera regolare le linee marittime per le isole e le altre per le quali lo Stato riconosceva un proprio interesse (1). Una nuova convenzione regolava nel 1862,

(*) Indirizzare le istanze alla Direzione della « Rassegna » (via Frattina, 89 - Roma) la quale si riserva di giudicare l'opportunità della pubblicazione degli scritti inviati.

(1) Cfr. M. GABRIELE, *La politica navale italiana dall'Unità alla vigilia di Lissa*, Milano, 1958, *passim*.

per un periodo di 15 anni, tutta la materia. Con questo nuovo accordo molte Compagnie di navigazione ottenevano sovvenzioni dallo Stato e le linee già esistenti venivano potenziate, mentre nuove linee regolari venivano a collegare sistematicamente i vari porti italiani. Le sovvenzioni venivano corrisposte a titolo di compenso per il trasporto della posta — era l'Amministrazione postale, e non quella marittima a stipulare per conto dello Stato — ma il loro ammontare eccedeva largamente la misura dei noli di mercato. Era questa caratteristica a permettere di definire « sovvenzioni » i compensi elargiti dallo Stato, il quale aveva una serie di ragioni valide per impegnarsi in quel tipo di politica: si era in un periodo di transazione nelle costruzioni navali e nella tecnica della navigazione, e pochè le linee regolari dovevano essere assicurate da navi a vapore, il governo sperava di favorire il rinnovamento della marina di linea, invogliando gli armatori a costruire navi del nuovo tipo (2). Nello stabilire la misura dei compensi statali, inoltre, si teneva presente anche il fatto che gli « assuntori » — ossia le Compagnie che si impegnavano a gestire le linee — erano tenuti a sottostare a determinate tariffe massime per il trasporto dei passeggeri e delle merci, a ribassare i noli ed a concedere sconti in particolari circostanze, ecc. Tali essendo le caratteristiche dell'accordo, che esulava dal terreno strettamente economico per ovvie ragioni commerciali e politiche, diveniva estremamente importante garantire lo Stato da possibili speculazioni, aprendogli la via a rescissioni di contratto in certi casi e permettendogli di controllare in qualche modo la contabilità delle Compagnie che si impegnavano ad assicurare i servizi di interesse pubblico. Ma queste Compagnie erano abbastanza numerose, sebbene la « Rubattino » e la « Florio » assorbissero da sole oltre il 50 % delle sovvenzioni statali, e di assai varia potenzialità economica: tuttavia, se si tiene presente che la convenzione del 1862 coprì 15 degli anni più difficili nella storia della costruzione dello Stato unitario italiano, si può ammettere che tale atto di politica navale, pur senza raggiungere tutti i fini che si era prefisso, abbia avuto un proprio benefico effetto.

2. I quindici anni coperti dalla convenzione del 1862 videro la realizzazione di imponenti opere pubbliche nel nuovo Stato, e in particolare

---

(2) La vecchia marina velica italiana era stata messa in crisi dalla comparsa del nuovo mezzo di propulsione, e cercava nel *tramping* a largo raggio il modo di resistere. La mancanza di cantieri capaci di costruire natanti e macchine del nuovo tipo a livello di quell'economia familiare che reggeva la quasi totalità della flotta a vela, rendeva sotto vari aspetti insuperabile la crisi.

la costruzione di grandi linee ferroviarie parallele alle coste (3). Le nuove convenzioni navali del 1877, che dovevano regolare tutto il settore per un periodo di 30 anni, tenevano conto di questa realtà, ed eliminavano dal quadro delle linee sovvenzionate dallo Stato quelle costiere, la cui funzione di cabotaggio litoraneo meglio veniva assolto dalle ferrovie. Era possibile quindi dedicare maggiori cure e maggiori stanziamenti ai servizi di carattere nazionale, migliorandone la periodicità e gli itinerari, e provvedendoli di navi più grandi e più veloci. Ma tutte queste provvidenze non evitarono alla marina mercantile italiana una crisi che, probabilmente, una più avveduta politica fiscale avrebbe potuto evitare, e il primo decennio del nuovo regime fu caratterizzato da diminuzioni di tonnellaggio (4) e da scarsità di nuove costruzioni (5). Naturalmente, il regresso della marina non derivò solamente dalle imposte gravose, perchè l'insufficiente sistema assicurativo, le crisi bancarie e le modificazioni tecniche ebbero la loro parte, inducendo il governo a sollecitare la nomina di una commissione parlamentare, nel 1881, che condusse sotto la presidenza di Paolo Boselli un'inchiesta sulle condizioni della marina mercantile. Le risultanze dell'inchiesta portarono alla promulgazione della legge 6 dicembre 1885, n. 3547, che istituì forme di compenso diretto per la costruzione di scafi metallici, macchine a vapore, ecc., stabilì premi di navigazione e abolì le importazioni in franchigia e le esenzioni daziarie per i materiali da costruzione. Successivamente altri provvedimenti legislativi — che si inquadravano più o meno coerentemente nella guerra doganale con la Francia, in atto — cercarono di ovviare alla inadeguatezza dei premi di navigazione e delle sovvenzioni ordinarie agli scopi che quelle misure avrebbero dovuto conseguire. Ma il regime delle convenzioni marittime del 1877, anche se fiancheggiato dalle successive provvidenze, non risultava soddisfacente. Gli 8 e poi 9 milioni corrisposti annualmente dallo Stato andarono in massima parte alla « Rubattino » ed alla « Florio », che nel 1882 si fusero, dando vita ad una nuova società, la « Navigazione Generale Italiana », massima espressione dell'armamento italiano, che nel 1903 possedeva 109 piroscafi. In quell'anno lo Stato versò circa 10 milioni, per sovvenzioni, nelle casse della « Navigazione Generale Italiana », ciò che costituiva circa 1/5 delle entrate della società (6).

---

(3) Cfr. MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI, *Sviluppo delle ferrovie italiane dal 1839 al 31 dicembre 1926*, Roma, 1927.

(4) Le statistiche registrarono una consistenza totale di 654.174 tonn. al 1862, di 1.012.164 tonn. al 1870, ma di 999.196 tonn. al 1880.

(5) Nel decennio 1869-79 in Italia furono costruiti solamente 32 piroscafi.

ma il senatore Piaggio, che per 9 anni resse le sorti della « Navigazione Generale Italiana », scriveva, a proposito delle sovvenzioni: « ... esse non corrispondono affatto allo scopo per cui furono istituite, nè al bene inteso interesse della Società esercente e ancor meno al sacrificio cui lo Stato si sobbarca » (7). In realtà, il sistema che era stato adottato non dava buoni risultati a causa, prima di tutto, della mancanza di unità di indirizzo e di organicità nel complesso delle convenzioni in vigore, stipulate l'una indipendentemente dall'altra.

3. Nel settembre 1902 fu nominata una Commissione reale, che avrebbe dovuto studiare a fondo i problemi marittimi e formulare concrete proposte in relazione alle questioni delle sovvenzioni per i servizi postali e commerciali e delle costruzioni navali. Urgente appariva specialmente affrontare e risolvere i problemi connessi con le sovvenzioni, dato che si avvicinava la data di scadenza di quelle stipulate nel 1877. Notevoli, tra i vari studi che furono preparati nell'occasione, quelli dovuti agli onorevoli Bettòlo (8) e Piaggio (9): sia l'uno che l'altro trattavano i punti sottoposti all'attenzione della Commissione reale, e precisamente:

1) costruzione di navi moderne, adatte alle esigenze recenti del traffico marittimo;

2) servizi postali di pubblico interesse;

3) incremento e sviluppo dei trasporti marittimi per mezzo di naviglio nazionale.

Nelle considerazioni esposte al punto 2) erano racchiuse le vedute dei due studiosi sull'argomento delle sovvenzioni marittime. Il Bettòlo partiva dal presupposto che le linee aventi carattere essenzialmente commerciale e dotate di traffici remunerativi dovevano venire escluse dalle sovvenzioni; queste dovevano riguardare invece le linee con le isole, con la colonia Eritrea, l'Albania, la Grecia, la Tunisia, la Tripolitania, l'Egitto, Malta e Creta, e, nel loro complesso, non dovevano superare i 5 milioni. La scelta delle zone era determinata da motivi commerciali

---

(6) L'importanza finanziaria della « Navigazione Generale Italiana » era tale che le sue azioni salirono da 300 lire a 470, e che si potè distribuire agli azionisti fino a un dividendo del 10 % sul capitale realmente versato.

(7) Cfr. G. MURIALDI, *Le condizioni della Marina Mercantile e i doveri dello Stato*, Biblioteca della Critica Sociale, Milano, 1905, pag. 23.

(8) Cfr. *Nuova Antologia di Lettere, Scienze ed Arti*, Roma, marzo-aprile 1903, pagg. 485 sgg.

(9) Cfr. *Nuova Antologia di Lettere, Scienze ed Arti*, Roma, luglio-agosto 1904, pagg. 288 sgg.

e politici, come quello di sostenere la concorrenza del Lloyd austriaco o quello di mantenere più legate alla Madrepatria le colonie di emigrati. Sulla base del progetto Bettòlo anche il Piaggio svolgeva le proprie tesi, che sfociavano in un piano concreto e particolareggiato per l'organizzazione dei servizi marittimi in questione. Il Piaggio proponeva di assegnare quelle linee di navigazione che rappresentavano il complemento delle linee ferroviarie — come ad esempio la Napoli-Palermo e la Civitavecchia-Golfo degli Aranci — alle stesse Compagnie ferroviarie cui si collegavano — nei casi citati la Napoli-Palermo sarebbe stata assegnata alle Ferrovie Sicule e la Civitavecchia-Golfo degli Aranci alle Ferrovie Sarde — e in certo modo si integravano ai fini delle comunicazioni con il continente. In questo modo si sarebbe potuto ottenere un servizio più regolare e completo per passeggeri e merci, in quanto con tariffe uniche ed unica responsabilità sarebbe stato possibile effettuare delle spedizioni con un solo documento di viaggio da qualsiasi stazione delle isole a qualsiasi stazione del continente e viceversa. Per tali servizi cumulativi — per merci e passeggeri — lo Stato avrebbe dovuto seguire il sistema delle convenzioni ferroviarie, ossia provvedere a fissare le tariffe ed a garantire sovvenzioni chilometriche analoghe a quelle ferroviarie, assicurandosi la cointeressenza sugli eventuali utili che eccedessero la misura legale. Tutte le linee postali interne, inoltre, avrebbero dovuto essere affidate ad un unico assuntore, in grado di prestare ogni garanzia di funzionamento in relazione a prefissati elementi del servizio: percorso, periodicità, velocità, tonnellaggio minimo. Ovviamente, il Piaggio pensava che la cifra stabilita dal Bettòlo fosse insufficiente, tuttavia riteneva che alcune modifiche tecniche alla legge sull'emigrazione ed altri accorgimenti avrebbero potuto permettere di contenere l'importo delle sovvenzioni nei limiti accennati nello studio del Bettòlo.

4. Fin qui gli studi, ma le vicende delle convenzioni, alla loro scadenza, si svolsero in maniera imprevedibile. Scadute le vecchie convenzioni nel 1908, la « Navigazione Generale Italiana » rifiutò di rinnovarle, assumendo che esse erano troppo poco convenienti per l'assuntore. L'on. Schanzer, Ministro delle Poste del terzo Ministero Giolitti, preparò allora un nuovo progetto, dopo essersi concertato con il sen. Piaggio, passato a dirigere un'altra Compagnia di navigazione, il « Lloyd Italiano ». Il disegno di legge fissava l'importo annuo delle sovvenzioni, per la durata di 20 anni, in poco più di 22 milioni, e fu duramente criticato, alla sua presentazione alla Camera, nel dibattito che ebbe inizio il 30 giugno

1909, da diversi oratori, tanto che l'8 luglio successivo l'on. Giolitti, Presidente del Consiglio, annunciava alla Camera che il sen. Piaggio aveva comunicato di rinunciare, a nome del « Lloyd Italiano » alle convenzioni e chiedeva nel contempo il rinvio della discussione. Il Ministro Schanzer presentò il 18 novembre successivo alcuni emendamenti al suo primitivo disegno di legge (10), ma la caduta del Ministero, il 2 dicembre 1909, fece decadere il progetto. Nè migliore fortuna ebbe il disegno di legge presentato, col successivo secondo Ministero Sonnino — costituito il 18 dicembre 1909 — dal Ministro della Marina Bettòlo, autore del ricordato studio. Nell'intento di riordinare tutto il delicato settore delle sovvenzioni e dei contributi statali, il Bettòlo proponeva un contributo dello Stato di 30 milioni annui alle industrie marittime, per la durata di 15 anni. I 30 milioni sarebbero stati distribuiti alle linee sovvenzionate (15 milioni e mezzo), alla marina libera (8 milioni) ed ai cantieri navali (5 milioni). La situazione parlamentare era confusa: sebbene la fiducia fosse stata concessa dalla Camera con 193 voti contro 84, fu presto chiaro che alla prima occasione la sorte del governo sarebbe stata segnata. Il progetto Bettòlo sulle convenzioni navali venne in discussione il 15 marzo 1910, e raccolse una serie di interventi negativi che denunciarono la volontà della Camera di far cadere il Governo sulle convenzioni stesse (11). Invano, nella seduta del 20 marzo, il Ministro Bettòlo tentò di replicare, confutando gli oratori che lo avevano preceduto; egli affermò che le protezioni previste in favore dei cantieri navali erano necessarie se si voleva far sorgere una moderna industria siderurgica navale, — ciò che del resto

---

(10) Gli emendamenti prevedevano una diminuzione della spesa statale per le sovvenzioni di circa 24 milioni nei 20 anni di durata delle convenzioni proposte.

(11) Aprì la discussione l'on. Luzzatto, il quale, dopo un attacco alla « Navigazione Generale Italiana », rea di aver disertato le aste di appalto, lamentò nel progetto Bettòlo la distribuzione delle linee adriatiche, che si trovavano nella sola zona marittima che giustificava per l'oratore maggiori spese politiche. L'assuntore, per l'on. Bonomi, aveva maggiori vantaggi con il progetto Bettòlo che non con il precedente, e i milioni che si volevano spendere servivano solo a favorire il « parassitismo » nelle industrie. Seguirono, contro, altri numerosi oratori, tra cui anche F. S. Nitti, il quale esordì affermando: « Questo disegno di legge, nella parte finanziaria pare scritto da un competente di tecnica navale, e nella parte navale mi pare abbia avuto la collaborazione di qualche illustre finanziere. Si è cercato di conciliare tutto, il vecchio e il nuovo, il bene e il male... ». Tagliente fu la critica dell'on. Schanzer, autore del disegno di legge non andato a buon fine col precedente Gabinetto: egli affermò che il progetto Bettòlo era una capitolazione dello Stato e conteneva una serie di rinuncie al diritto di rescissione del contratto, di sospensione del pagamento, di ispezione alla contabilità delle Compagnie sovvenzionate. Cfr. *Atti Parlamentari - Camera dei Deputati*, Sessione 15 marzo 1909-21 marzo 1910, vol. V, pagg. 6230 sgg.

era stato predicato perfino da Cavour (12) —, e che il sistema di provvedimenti da lui elaborati avevano lo scopo di mettere in pratica i seguenti cinque capisaldi di principio, cui tutto il disegno di legge era ispirato: 1) richiamare la marina, mediante un opportuno periodo di transizione, a quelle funzoni che essa deve esercitare nell'ambito dell'economia nazionale; 2) istituire adeguate provvidenze legislative che assicurino naturali rapporti economici tra vettore e produttore; 3) stabilire una netta divisione fra gli interessi dei costruttori navali e quelli dei trasportatori marittimi; 4) contenere la durata e la portata delle sovvenzioni; 5) assicurare ai lavoratori del mare le conquiste fatte per la difesa dei loro interessi economici. Dopo il discorso del Ministro, la votazione non ebbe luogo, ma era ben chiaro quale esito avrebbe avuto: oltre all'opposizione, anche il gruppo giolittiano, che controllava il Governo, si era schierato contro il disegno di legge in discussione. Il giorno successivo, 21 marzo 1910, l'on Sonnino presentava al Sovrano le dimissioni del Gabinetto (13), e la questione delle convenzioni marittime non giungeva a soluzione. Restavano in vita le vecchie convenzioni, con tutti i loro difetti gravi e la loro disorganica funzionalità: in ogni modo però esse avevano permesso la gestione di linee che non avrebbero ricavato abbastanza dal traffico per giustificare sul piano economico un servizio regolare, che era invece interesse dello Stato assicurare.

Ma intanto sui quadranti della storia, inesorabilmente, scadenze più gravi si presentavano ad assorbire l'attenzione del Governo e del Parlamento. La guerra italo-turca prima e il conflitto mondiale poi fornivano senza dubbio ragioni valide per giustificare quell'eterno permanere del provvisorio che, in altre circostanze, costituisce una tipica e triste tara del nostro Paese. Solamente dopo la conclusione della prima guerra

---

(12) Rispondendo ad una interpellanza del deputato Pareto, il 2 giugno 1860, il Cavour aveva affermato: « ... e qui io lamento una grandissima lacuna nell'industria del nostro Paese; noi non abbiamo ancora alcuno stabilimento che si sia dedicato alla costruzione di navi in ferro. Questa, ripeto, è una lacuna gravissima sia per il Governo, ove venissero ad introdursi le navi corazzate, sia per l'industria privata, la quale è sempre costretta di ricorrere all'estero, tanto per la costruzione, quanto per le riparazioni dei battelli di ferro. Il Governo desidera molto di poter favorire quest'industria e veder modo d'introdurla nel nostro Paese; e per quanto io non sia fautore del sistema protezionista, per quanto io sia disposto a mantenere, ad eccitare anzi la concorrenza fra le fabbriche interne e le estere, tuttavia io crederei che, se vi fosse mezzo d'introdurre nel nostro Paese questa industria delle costruzioni navali in ferro, sarebbe il caso non di accordare privilegi, ma di veder modo di secondare gli sforzi di quei capitalisti, i quali venissero a stabilirsi a questo scopo tra noi ».

(13) Con la singolare motivazione: « data la situazione parlamentare ».

mondiale, con un regio decreto del 19 aprile 1923, veniva istituita una nuova Commissione reale, la quale aveva il compito di classificare definitivamente i servizi sovvenzionati *indispensabili* — quelli tra porti nazionali — e quelli *utili* — linee a carattere commerciale suscettibili di avere sviluppi di interesse pubblico — e di suggerire i provvedimenti legislativi opportuni. La Commissione, sotto la presidenza del sen. Orlando, studiò ed approvò il quadro delle linee marittime, il tipo di piroscafi da adibire all'esercizio di tali linee, la composizione degli equipaggi, l'ammontare delle spese di esercizio e la misura dell'intervento finanziario statale. Erano passati, intanto, anni, e nel 1926, con quasi 20 anni di ritardo sull'originaria scadenza delle vecchie convenzioni, si addivenne finalmente alla stipulazione di 25 convenzioni con altrettante Compagnie di navigazione. Questo solo fatto era sufficiente a dare i limiti dell'opera compiuta. Le sovvenzioni erano state contenute a livelli modesti e, per le linee classificate *utili*, non si parlava nemmeno di sovvenzioni, ma di contributi statali riducibili di anno in anno. Ma se poi realmente i servizi, con quelle sovvenzioni e quei contributi, fossero in grado di funzionare, o se tutto rischiasse di venir compromesso dalle mezze misure adottate, non se lo chiese nè la Commissione, nè il Governo, cui premeva di aver in qualche modo sistemato per dieci anni uno spinoso settore della vita economica nazionale.

5. Su una situazione generale, in questo campo, non forte, si abbattè la crisi mondiale del '29-'30, e negli anni 1931 e 1932 il numero delle Società di navigazione si ridusse sensibilmente, con assorbimenti e concentrazioni, che portarono ad una nuova situazione di fatto, con la quale bisognò conciliare nel 1936, alla scadenza delle convenzioni del 1926, la politica commerciale e finanziaria dello Stato. Nuove convenzioni vennero stipulate con quattro grandi Società, che gestivano le linee comprese nel quadro dei servizi di trasporto marittimo per passeggeri, misto e da carico, « *di preminente interesse nazionale* ». Ad ognuna delle quattro grandi Società erano affidate le linee che facevano capo ad un determinato settore geografico: all'« Italia » con sede in Genova, le linee con le Americhe; al « Lloyd Triestino », con sede in Trieste, le linee per l'Asia e l'Africa oltre Suez ed oltre Gibilterra e per l'Australia; all'« Adriatica », con sede in Venezia, le linee adriatiche e quelle del Levante; alla « Tirrenia », con sede in Napoli, le linee tirreniche e quelle del Mediterraneo occidentale e del Nord Europa. Le operazioni finanziarie occorrenti per l'attuazione del nuovo assetto delle linee veniva demandato alla « Fin-

mare », « Società Finanziaria Marittima » di nuova costituzione, il cui capitale veniva interamente sottoscritto dall'IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale), autorizzato a promuovere la costruzione delle quattro Società, controllandole attraverso la « Finmare » che doveva detenere i pacchetti maggioritari delle Società. La « Finmare » assicurava alle Società la opportuna assistenza finanziaria e ne curava il coordinmento tecnico. In sostanza, si era giunti al punto in cui lo Stato, attraverso catene di azioni, controllava direttamente le Società, le quali potevano quindi più efficacemente che nel passato svolgere la loro opera in ordine alle esigenze della politica generale del Paese. La precedente esperienza stava a confortare circa la opportunità di adottare una simile direttiva, e si può dire che nei 20 anni previsti dalle convenzioni ora scadute la flotta del Gruppo « Finmare » abbia assolto in maniera soddisfacente ai compiti che si era proposti, ed anche a quelli imprevisti derivati dalla guerra. La ricostruzione dopo la fine del conflitto è stata operata, nei limiti del possibile, in maniera encomiabile, e la ripresa dei traffici transoceanici ha visto le unità del Gruppo distinguersi ed acquisire al Paese il primo posto assoluto nei traffici marittimi passeggeri con l'America meridionale e il secondo posto assoluto nei traffici con l'America settentrionale. Inoltre le navi delle quattro Società, che hanno saputo imporre una propria particolare linea alla clientela internazionale, vengono generalmente molto richieste e, nella graduatoria delle Società preferite dai turisti americani che non viaggiano su navi statunitensi, l'« Italia » è in testa. Disgraziatamente alcuni episodi — quale il recente, inedito sciopero all'estero dei marittimi — non hanno favorito il rafforzamento della fiducia intorno alle navi italiane, con pregiudizio proprio delle Società del Gruppo « Finmare », ossia, in definitiva, dello Stato.

Le convenzioni del 1936 sono scadute ormai quasi da 3 anni e — tanto per cambiare — non sono state ancora rinnovate. Di conseguenza tutto naviga sul provvisorio e peggio, poichè le Società sono costrette a contrarre debiti ed impegni finanziari, che *a posteriori* vengono coperti da misure legislative; inoltre anche i programmi di rinnovamento e di adeguamento dei traffici si fondano, al momento attuale, su premesse della cui validità giuridica è lecito dubitare, dato che il regime delle convenzioni, scaduto al 31 dicembre 1956, viene rinnovato di 6 mesi in 6 mesi o di 12 in 12, e non si sa quale forma assumeranno domani i servizi marittimi di preminente interesse nazionale.

6. Il problema appare oggi, di conseguenza, maturo per essere risolto, ed è augurabile che l'illuminata saggezza del Parlamento sia tale da porlo in discussione quanto prima. Si tratta certamente di un problema grave, che investe responsabilità politiche ed economiche notevoli, sia perchè la soluzione adottata può influire in un modo o nell'altro sulle prospettive della marina mercantile italiana, sia perchè ogni programma che verta sui servizi marittimi di preminente interesse nazionale prevede necessariamente stanziamenti importanti di denaro pubblico. Tuttavia, sembrerebbe che non vi siano dubbi sulla direzione generale da prendere per risolvere la questione, direzione che è la stessa nella quale dalla sua nascita ha dovuto orientarsi lo Stato italiano. Oggi, come 100 anni fa, come 50 anni fa, imprescindibili interessi politici ed economici rendono utile e necessario allo Stato asiscurare la gestione regolare di determinati servizi marittimi di linea che collegano l'Italia con Paesi nei quali vivono importanti colonie di connazionali o con i quali sono in corso rapporti commerciali di rilevante portata o passibili di interessanti sviluppi.

Vedendo la questione da questo punto di vista — che è il solo valido per comprenderlo — è ovvio che vacua demagogia sarebbe lesinare il miliardo in più o in meno, quando la gestione di quelle linee marittime finisce per rendere allo Stato enormemente di più del passivo che la gestione economica, nei ristretti limiti amministrativi di società, ogni anno denuncia. Ammesso questo principio, sembrerebbe che i termini del problema debbano vertere solo sul *come*, sul sistema da adottare per l'avvenire, sistema che deve garantire un sollecito fiancheggiamento della politica generale dello Stato da parte di quel settore della marina mercantile che gli appartiene direttamente, e deve nello stesso tempo garantire la massima *economicità* del servizio, ottenendo degli scopi precisi — la gestione di determinate linee marittime regolari ad un determinato livello — con la minima spesa per l'Erario.

7. La via facile è, senza dubbio, quella di riattaccarsi al passato, rinnovando sostanzialmente le convenzioni scadute, in quella determinata forma strutturale, mantenendo in piedi l'organizzazione attualmente esistente. A questi criteri era ispirato il disegno di legge n. 1785 presentato dall'on. Cassiani, Ministro della Marina mercantile, di concerto con gli altri Ministri interessati, il 6 dicembre 1956 al Senato della Repubblica (14). Il disegno di legge — a quanto era dato leggere nella relazione

(14) Atti Parlamentari - Senato della Repubblica, II Legislatura 1953-56,

che lo accompagnava (15) — teneva conto degli studi di una Commissione interministeriale, nominata dal CIR (Comitato Interministeriale della Ricostruzione) allo scopo di esaminare gli aspetti tecnico-economici del problema. Se abbastanza chiaro era il disposto degli articoli del disegno di legge, non altrettanto lo era la relazione, che avrebbe dovuto illuminare sugli intendimenti che con la nuova legge si volevano realizzare. Vi si affermava infatti « ...è da ritenere che l'attuale sistema non sia accettabile: esso infatti non consente di contenere entro limiti prefissati l'onere a carico del Bilancio dello Stato e d'altro canto è necessario lasciare alle aziende una certa alea, in modo che gli organi amministrativi delle Società abbiano la piena responsabilità della gestione per quei fatti economici che sono sotto la possibile condotta e controllo delle aziende medesime » (16): accettabile non era dunque l'adeguamento periodico delle sovvenzioni ai costi reali, vale a dire proprio quello che il disegno di legge n. 1785, all'art. 8, disponeva, fissando per tale revisione un periodo biennale di tempo, anzichè quadriennale come per il passato. Quanto poi alla validità della surriportata affermazione, basta ricordare che, sempre nella relazione, si faceva presente come, essendo rimaste immutate le sovvenzioni di esercizio fissate nel 1936 malgrado la flessione del potere d'acquisto della moneta, lo Stato aveva « dovuto costantemente saldare il conto economico annuale della gestione delle società concessionarie, integrando la perdita del loro Bilancio, che nel 1953 aveva raggiunto 76 volte la misura della sovvenzione d'esercizio » (17). Altra innovazione sulla cui validità è lecito avanzare riserve era quella che tendeva ad escludere dalla revisione alcune importanti voci di spesa, come le assicurazioni, le spese portuali e quelle di pedaggio canalizio, rate di noleggio navi, ammortamenti, spese generali, ecc. Applicando questo concetto, parrebbe che la guerra di Corea, le complicazioni e i conflitti del Medio Oriente, le tensioni internazionali, avvenimenti tutti che hanno influito sui noli e sulle assicurazioni, debbano venir classificati tra « quei fatti economici che sono sotto la possibilità di condotta e controllo delle aziende medesime ». Se così non è, allora la norma è superflua, e si è

Disegni di legge e relazioni, Documenti, n. 1785 (urgenza) *Riassetto dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale*.

(15) *Ibidem*, pag. 2.

(16) *Ibidem*, pag. 3.

(17) *Ibidem*, pag. 3. Alla pag. precedente, poi, si avvertiva che « Dalla data in cui la Commissione ebbe a formulare le sue proposte sono intervenuti notevoli mutamenti... che hanno resa necessaria una parziale rielaborazione del piano predisposto... » e la Commissione non aveva lavorato per 20 anni!

facili profeti nel prevedere che le conseguenze di questo singolare gioco in borsa dello Stato con le Società possono essere soltanto le seguenti: *a)* ribasso sul mercato mondiale delle voci non previste per la revisione delle convenzioni, ed allora vantaggio delle Società di cui lo Stato non ha diritto di aver parte; *b)* oscillazione opposta sul mercato mondiale di quelle tali voci, ed allora intervento dello Stato, in deroga e in barba all'art. 8 del disegno di legge proposto, per coprire il passivo. Nè di prospettive simili si avrebbe il diritto di lamentarsi, perchè non sono le quattro Compagnie del Gruppo « Finmare » che possono orientare il mercato mondiale o, con miracolistiche evoluzioni amministrative, evitarne ai propri fini le spesso imprevedibili oscillazioni.

Sotto altri aspetti, è doveroso riconoscere che il disegno di legge n. 1785, il quale integrato dalle convenzioni specifiche avrebbe dovuto regolare per 20 anni i rapporti tra lo Stato, rappresentato da sei Ministri, e le Società di navigazione del Gruppo « Finmare », non presentava altri inconvenienti, una volta che si fosse scelta la via del rinnovo delle convenzioni del 1936.

8. Ma nel mondo moderno — è da chiedersi — caratterizzato da concentrazioni crescenti di organismi imprenditoriali, resi fatalmente necessari dalle crescenti dimensioni degli impegni che gli imprenditori devono sostenere, è proprio necessario mantenere in piedi, intatta, la struttura che è stata suggerita dalla situazione del 1936? È, questa struttura, la più adatta a rispondere a quelle esigenze economiche e politiche di rilevante portata per le quali lo Stato è condotto ad interessarsi del settore dei trasporti marittimi? In verità, non pare. Agiscono oggi, ciascuna nel proprio settore geografico, quattro Società di navigazione, più una Società finanziaria centrale. Tutte — è inutile sottolinearlo — appartengono allo Stato, ma tutte — ed è inevitabile — svolgono una propria politica di Società e sono particolarmente sensibili a quelle sollecitazioni periferiche che hanno la loro origine naturale nelle città marittime che ne sono la base. Questo porta — malgrado la funzione moderatrice della « Finmare » — ad una tendenza in qualche modo centrifuga che nuoce all'armonia della politica marittima dello Stato in questo settore. Assai più utile e più funzionale sarebbe, sotto ogni rapporto, un unico strumento aziendale, nel seno del quale ogni problema possa venir inquadrato e risolto da un punto di vista unitario. La maggior potenzialità delle quattro Società, fuse in un solo grande organismo aziendale con compiti di gestione commisurati alle necessità del Paese, permetterebbe

di affrontare meglio la concorrenza internazionale e le possibilità di sfruttamento commerciale che si offrono nel mondo all'armamento di linea italiano. E sui mari, fuse le strutture delle varie Società, le unità della nuova grande azienda di trasporti marittimi avrebbero campo di svolgere meglio di prima anche la necessaria azione economica, contenendo il passivo della gestione al di sotto della somma dei passivi delle quattro Società. Naturalmente, non si parla di fare dei quattro organismi una Azienda di Stato con i criteri che presiedono alla gestione delle Ferrovie, perchè la fusione che si auspica dovrebbe dar vita ad una grande azienda industriale sempre in seno all'« Iri », del genere di quella che è stata felicemente creata in Italia per i trasporti aerei. Da una grande Compagnia di navigazione si può più facilmente ottenere una adesione rapida ed efficiente alle necessità che si presentano di giorno in giorno, necessità che possono essere assai varie e che non è il caso di esaminare dettagliatamente in questa sede. È evidente come la creazione di un organismo unitario in questo settore faciliti anche la soluzione dell'annoso problema delle sovvenzioni statali, perchè di più facile controllo e di più agevole guida, per cui la convenzione — o l'altra forma di accordo — che lo Stato potrebbe stipulare con esso potrebbe essere resa più funzionale da opportune forme di collaborazione e di consultazione con il Ministero della Marina Mercantile, il Ministero del Tesoro e il Ministero delle Partecipazioni Statali.

Ecco perchè dall'attuale Ministro della Marina Mercantile è lecito attendersi non solamente una proposta di rinnovo, più o meno corretto da disposizioni secondarie, delle vecchie convenzioni marittime, che fossilizzerebbe una situazione ed una struttura ormai superate, ma un vero importante atto di politica marittima che, previ gli opportuni concerti con gli altri Ministri interessati, valga a dare alla marina di linea italiana, una delle maggiori del mondo, lo strumento efficiente, duttile e moderno che oggi le manca.

MARIANO GABRIELE
Professore libero docente nell'Università di Roma

★

*

ANCORA SUL RINNOVO DELLE CONVENZIONI MARITTIME

1. Su queste stesse pagine si è già altra volta parlato (1) dell'annoso problema delle convenzioni marittime, che è collegato al riordinamento di tutto il settore dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale. Non sarà male riassumere i termini principali della questione, prima di esaminare gli ultimi sviluppi, che si sono concretati nella presentazione al Parlamento di un disegno di legge da parte del Ministro della Marina Mercantile, di concerto con i Ministri di Grazia e Giustizia, del Bilancio, delle Finanze, del Tesoro, delle Poste e Telecomunicazioni e delle Partecipazioni Statali (2).

Alla base del problema è la dimostrata utilità politica nazionale che il Paese riconosce di avere ad un gestione regolare di determinate linee marittime ad un determinato livello, anche se sul conto economico di linea, prescindendo dagli attivi politici ed economici diversi dai noli pagati dagli utenti, si debba registrare un passivo. Lo Stato interviene a sanare tale situazione deficitaria proprio perchè i servizi in questione sono caratterizzati da una effettiva, accertata indispensabilità — è il caso delle comunicazioni marittime tra la penisola, la Sicilia e la Sardegna (3) — o perchè la loro gestione serve al « raggiungimento di finalità di interesse nazionale,... sotto il profilo politico o della penetrazione commerciale sui mercati internazionali » (4).

In altri termini, come componente essenziale, *economica*, del capitolo delle entrate in un ipotetico bilancio completo dell'armamento sovvenzio-

---

(1) Vedi: M. GABRIELE, *Il rinnovo delle convenzioni marittime*, in *Rassegna Parlamentare*, Milano 1959, n. 7, luglio, pagg. 33-45.

(2) Vedi: Senato della Repubblica, III Legislatura, Atto n. 1179, dal titolo « *Riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale* », comunicato alla Presidenza il 19 luglio 1960.

(3) La relazione introduttiva al d.d.l. citato le definisce « configurabili come il prolungamento di linee ferroviarie ». E infatti già nel 1908, partendo dal medesimo concetto, l'on. Piaggio aveva proposto di assegnarle in gestione alle stesse compagnie ferroviarie cui si collegavano (nel caso specifico la Napoli-Palermo sarebbe stata assegnata alle Ferrovie Sicule e la Civitavecchia-Olbia alle Ferrovie Sarde). Cfr. *Nuova Antologia di Lettere, Scienze e Arti*, Roma 1908, luglio-agosto, pag. 288 sgg..

(4) Vedi la relazione introduttiva del citato d.d.l., pag. 2.

nato si dovrebbe dare una valutazione in termini monetari anche all'utilità politica ed economica che proviene al Paese di bandiera dall'esercizio delle linee stesse. Questo significa che sarebbe logico non dimenticare il valore *economico* del prestigio acquisito nelle zone toccate dalle linee, ai fini della politica estera e della politica commerciale, per poter concludere con una visione più precisa dei termini primari del problema, il quale, come dimostra la serie dei Ministeri presentatori (5), interessa molti settori della vita nazionale. Entro simili parametri solamente si può emettere un giudizio esatto, che definisce altamente attivi quei servizi che rappresentano la soddisfazione di una esigenza generale politica del Paese. L'armamento privato, invece, identifica il proprio giudizio sulla economicità o meno di gestire un determinato servizio con il bilancio contabile delle entrate e delle uscite direttamente connesse con l'esercizio; nè può essere diversamente, poichè il privato, per definizione, agisce e deve agire nella sfera dei suoi interessi privati. Dobbiamo quindi concludere che fondamentalmente diverso è il principio generale di valutazione, cui è necessario ricorrere per giudicare della convenienza o meno di un servizio marittimo privato e di un servizio marittimo di interesse generale pubblico. Ciò non toglie, tuttavia, che in forme diverse sia l'uno che l'altro servizio siano convenienti, *economici* rispetto ai loro costi.

Sembra necessario ribadire questi concetti che appaiono impliciti nella definizione « *servizi di preminente interesse nazionale* » perchè non necessariamente ne discende una pratica applicazione coerente con l'impostazione teorica, impostazione circa la quale tutti, in Italia ed all'estero, sembrano concordare, tanto è vero che in quasi tutti i Paesi, sotto forme diverse, i passivi contabili dei servizi marittimi di interesse nazionale vengono sostenuti dallo Stato, che assume spesso la maggioranza dei pacchetti azionari.

---

(5) E più ancora avrebbero potuto essere, perchè certamente interessato è il Ministro degli Affari Esteri, cui non è indifferente un elemento di prestigio quale quello offerto dalla presenza della bandiera nazionale in Paesi stranieri; il Ministro del Commercio con l'Estero, certamente sensibile al vantaggio offerto ai traffici d'esportazione dei prodotti italiani da una organizzazione di trasporti marittimi capace di tener presente utilità generali anche al di là dei noli incassati; il Ministro del Turismo per il turismo pregiato reperibile tra la clientela caratteristica delle navi di classe; il Ministro dell'Industria per le industrie cantieristiche, il Ministro del Lavoro per gli operai e la gente di mare; il Ministro della Difesa per la riserva navale e per quelle unità strategiche della marina mercantile che sono le navi di linea; lo stesso Presidente del Consiglio che non è certo indifferente dinanzi ad una così vasta e generale gamma di interessi seri che devono essere coordinati, ecc.

2. La forma attraverso la quale lo Stato italiano regolava il proprio intervento nel campo dei trasporti marittimi sovvenzionati equivaleva praticamente ad un sistema di integrazione pura. Il decreto legge 7 dicembre 1936, n. 2081 stabiliva, all'art. 7, che la sovvenzione d'esercizio delle linee doveva essere rapportata all'entità del dividendo medio quadriennale attribuito al capitale azionario dalle singole società concessionarie, con un aumento od una diminuzione della cifra preventiva per la sovvenzione in relazione all'andamento economico dell'esercizio sociale (6). Di fatto, tale sistema portava all'integrazione, *a posteriori*, dei bilanci deficitari delle Società. Il disposto del decreto legge 7 dicembre 1936, numero 2081, venne attuato attraverso la stipulazione di convenzioni ventennali, il 1° gennaio 1937, con le quattro grandi società che erano risultate da un precedente, opportuno processo di concentrazione di più numerose compagnie: le quattro società erano l'ITALIA, per le linee da passeggeri e da carico con le Americhe; il LLOYD TRIESTINO, per le linee con l'Africa oltre Suez e Gibilterra, con l'Asia oltre Suez e con l'Australia; l'ADRIATICA, per le linee dell'Adriatico e del Mediterraneo orientale; la TIRRENIA, per le linee del Tirreno e con la Libia, del periplo italico, del Mediterraneo occidentale e del Nord Europa. Una nuova « Società Finanziaria Marittima », FINMARE, il cui capitale fu interamente sottoscritto dall'IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale), veniva costituito per assicurare alle quattro predette Società l'opportuna assistenza finanziaria e curarne il coordinamento tecnico. Lo Stato era in grado di conseguenza, attraverso le catene azionarie di cui deteneva i pacchetti maggioritari, di avere un controllo diretto delle Società e di farne uno strumento coordinato ed efficiente per la realizzazione dei propri fini. Le linee che al tempo della stipulazione delle convenzioni dovevano essere gestite erano 84, e dovevano venire assicurate da 241 navi. In quella fase storica appariva logica una divisione geografica delle zone di traffico rigidamente prestabilite, e sufficiente la dimensione generale di movimento marittimo interessato a giustificare l'esistenza delle quattro Società.

---

(6) Più in particolare, era previsto un sistema di integrazioni o riduzioni della sovvenzione così articolato: *a*) ove i risultati di bilancio non avessero consentito alle Società la corresponsione minima di un interesse del 4 % agli azionisti, sarebbe stata concessa una integrazione pari al *quantum* necessario per assicurare detto interesse minimo al capitale sociale, interesse che quindi veniva ad essere garantito dallo Stato; *b*) ove i dividendi annui avessero superato l'8 % del capitale azionario delle singole Società concessionarie, la sovvenzione sarebbe stata ridotta della metà, e sarebbe scomparsa del tutto nell'improbabile rosea ipotesi di dividendi superiori al 16 % del capitale.

Detto ordinamento ebbe vita legale fino al 31 dicembre 1956. Nei venti anni intercorsi una tremenda guerra mondiale distrusse quasi completamente le flotte delle quattro Compagnie di navigazione, che tuttavia dopo il termine del conflitto furono ricostruite nei limiti che la nuova situazione mondiale dei traffici marittimi, le possibilità e gli interessi del Paese suggerivano. Dal 1° gennaio 1957 a tutt'oggi, con vari strumenti legislativi (7), i passivi derivanti dall'esercizio delle linee attualmente esistenti vengono sanati a spese dello Stato, nel perpetuarsi di una situazione provvisoria sulla opportunità della quale sarebbe troppo facile avanzare fondate riserve.

La presentazione del d.d.l. che abbiamo citato in apertura dell'articolo fa ben sperare che, investito il Parlamento del problema, sia possibile finalmente condurre in porto un atto assai importante di politica marittima, capace di avere benefici effetti non soltanto sull'armamento sovvenzionato, con i suoi pur rilevanti addentellati economici, ma su tutto il settore della marina mercantile italiana, con vantaggio generale del Paese. Ma, prima di passare all'esame del predetto d.d.l., ci sia consentito ricordare alcuni aspetti concreti e non trascurabili connessi con l'attività delle Compagnie di navigazione di preminente interesse nazionale.

3. Va ricordato anzitutto il contributo che le Compagnie del Gruppo Finmare offrono annualmente alla bilancia dei pagamenti, contributo che è valutabile appieno soltanto configurandosi ai fini valutari la non esistenza dei servizi che dette Compagnie assicurano. Non basta cioè tenere presente l'ammontare dei dollari effettivamente pagati dagli stranieri in cambio dei servizi prestati dalle citate Società di preminente interesse nazionale, ma è necessario aggiungere l'ammontare delle lire pagate dai cittadini italiani che hanno usufruito degli stessi servizi, le quali *non escono* dal circuito economico nazionale, evitando al Paese una perdita di valuta che avrebbe effetti negativi generali. Questo elemento di giudizio economico, evidentemente, deve essere preso in considerazione da un punto di vista politico e non strettamente aziendale, perchè costituisce un fattore che sfugge alla contabilità di bilancio delle società.

Nè si tratta di un elemento trascurabile in campo marittimo, perchè, come si è avuto altra volta occasione di dire, la marina di linea

(7) Le convenzioni stesse furono prorogate prima al 30 giugno 1957, poi al 30 giugno 1958, con i decreti legge 20 dicembre 1956, n. 1379, e 25 giugno 1957, n. 444. Successivamente lo Stato assunse l'onere dei servizi in questione con la legge 26 maggio 1959, n. 351, fino al 30 giugno 1959. Per legalizzare la situazione in corso si attende l'approvazione del d.d.l.

italiana trasporta i quattro quinti dei passeggeri italiani e quasi la metà degli stranieri in arrivo o in partenza dai porti nazionali (8). Si deve quindi ritenere che una parte del famoso passivo apparente del bilancio delle società che esercitano linee passeggeri di grande richiamo debba venir compensato, in termini monetari concreti, anche dalla mancata emorragia di valuta nazionale e dall'acquisizione di valuta estera pregiata, risultati che si perseguono attraverso una politica di lavoro che garantisce l'occupazione a numerose categorie di specialisti.

Inoltre, per quanto riguarda il conseguimento di obiettivi di prestigio nelle pacifiche competizioni che si svolgono nel campo della concorrenza internazionale, è necessario sottolineare l'importantissimo contributo che proprio dall'attività armatoriale sovvenzionata è sempre venuto, tradizionalmente, al Paese. Nelle relazioni ministeriali e negli studi che hanno accompagnato i progetti di convenzioni marittime — ed è un secolo che lo Stato italiano le va stipulando — sono sempre state opportunamente sottolineate le particolari funzioni politiche che, a seconda del momento storico, in forme diverse, il tipo di armamento di cui ci occupiamo ha assolto con onore e con esito felice. Una recente esperienza, che vale la pena ricordare, ha confermato ancora una volta la validità perenne di questa tradizione di lavoro al servizio del buon nome del Paese. Vogliamo parlare di quanto è accaduto a New York in occasione del viaggio inaugurale della nuova ammiraglia della marina mercantile italiana, il transatlantico « *Leonardo da Vinci* »: una metropoli straniera, la più grande del mondo, si è occupata della nostra nave, se ne è interessata, ha desiderato festeggiarla. Nella cattedrale di San Patrizio, gremita per la messa solenne, si è parlato dal pulpito della « *Leonardo da Vinci* »; il *New York Times*, il più diffuso organo di stampa americano, le ha dedicato l'editoriale. L'arrivo di questa nave ha costituito un avvenimento che è uscito dal porto per trasformarsi in un rilevante successo propagandistico italiano, in una straordinaria manifestazione di simpatia per il nostro Paese. È chiaro che ciò ha potuto verificarsi grazie alla prestigiosa tradizione dell'armamento nazionale di linea, la tradizione delle « più belle navi del mondo » (9), veicoli costruiti appositamente per sostenere quelle forme pacifiche di prestigio che sono oggi al vertice delle nostre ambizioni.

---

(8) Vedi: M. GABRIELE, *Per una Politica dell'Aviazione Civile*, in *Rassegna Parlamentare*, Milano 1959, n. 12, dicembre, pagg. 132-3.

(9) Questa definizione che potrebbe sembrare dettata da avventato nazionalismo o da giudizio poco sereno, risponde in realtà ad una opinione già tanto diffusa in larghi strati di utenti che non conviene farne uno *slogan* pubblicitario: vedi, ad esempio, *Journal de la Marine Marchande et de la Navigation Aérienne*,

Parrebbe che nessuno meglio degli uomini politici possa afferrare a pieno il senso di questo discorso, a prescindere dal posto occupato nei vari schieramenti di partito, perchè quanto è accaduto a New York potrebbe domani tornare a verificarsi ad Odessa o a Shanghai, o in qualunque altro punto del mondo che interessasse la politica italiana.

4. Passando all'esame del d.d.l. relativo al riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, presentato al Senato con il n. 1179 della III Legislatura, sembra opportuno dividere l'analisi delle

---

Parigi 30 giugno 1960, pag. 1481, dove, appunto la *Leonardo da Vinci* è definita « *le plus beau navire du monde* ». Del resto la linea conduttrice della politica armatoriale delle massime Società di navigazione italiane è sempre stata improntata, nel campo delle costruzioni navali, alla creazione di unità di *alta classe*, dotate dei massimi *comforts*, in grado di offrire servizi qualificati sempre più differenziati da quelli che poteva offrire la concorrenza non navale. Simili direttive sembrano ancor più valide per il futuro, soltanto che si voglia ammettere — e sarebbe sciocco non farlo — la impossibilità per i trasporti marittimi di contrastare il mezzo aereo sul terreno della rapidità e del basso costo. Non si può non condividere quanto scrive in proposito il presidente della nostra massima Società di navigazione, *l'Italia*: « La futura competizione sui mari sarà senza dubbio influenzata dalla sempre crescente attività del mezzo aereo; cosicchè gli aspetti concorrenziali nel settore marittimo tenderanno a configurarsi in termini meno differenziati, allo scopo di presentare un unico sistema di prestazioni ben qualificate, da porre a confronto — sul piano della scelta — a quelle offerte dal mezzo più rapido. Da ciò potrà derivare la selezione delle esigenze e delle tendenze di ciascuno, nel quadro di un graduale aumento nel movimento complessivo dei viaggiatori intercontinentali... Tra il 1963 e il 1965... sul Nord Atlantico... verranno operate numerose sostituzioni di vecchie navi con modernissime unità, sempre più attraenti, con una capacità di trasporto complessiva che non sarà di molto superiore a quella attuale... Nuove navi di elevato tonnellaggio e di alta classe... saranno il « *France* »... le due unità di 75.000 tonnellate e 30 nodi di velocità della *Cunard Line*,... le nuove unità della *United States Line* e dell'*American Export Line*! Le dichiarazioni che, sulle prerogative di alta qualità delle navi transatlantiche da passeggeri, hanno pubblicamente reso i più alti esponenti della *Cunard Line*, della *Compagnie Générale Transatlantique*, ed in genere del mondo marittimo internazionale, hanno confortato le conclusioni alle quali già eravamo pervenuti, a seguito di studi ampi e laboriosi, da noi condotti per la determinazione delle caratteristiche di tonnellaggio, di portata e di velocità delle due turbonavi, che, come ho accennato, la società *Italia* ha rispettivamente commesso all'Ansaldo ed ai Cantieri Riuniti dell'Adriatico, e che si prevede possano entrare in servizio sulla linea del Nord America a primavera inoltrata del 1963. La confortante convergenza nella valutazione — e quindi nelle conclusioni — venuta a riscontrarsi, nell'ambito delle grandi compagnie transatlantiche, in merito alla identificazione delle caratteristiche tecniche e funzionali delle navi da passeggeri del prossimo futuro, deve considerarsi tanto più valida e significativa in quanto assolutamente scevra da preventive consultazioni, e però da reciproche influenze », G. Zuccoli, *Alcune idee sul futuro delle grandi navi*, in *La Marina Mercantile*, XIII, 6, Genova giugno 1960, pagg. 257-58.

prospettive aperte da quelle disposizioni, contenute nel citato d.d.l., che paiono particolarmente opportune, dalla considerazione degli aspetti più discutibili che il ventilato nuovo assetto di questo delicato settore presenta: in questo paragrafo saranno esaminate le prime, nel prossimo gli altri, per cercar di arrivare a qualche conclusione valida.

L'art. 4 prevede: « Allo scopo di assicurare la maggiore efficienza ed economicità dei servizi, l'Istituto per la Ricostruzione Industriale (IRI) procederà, entro il primo biennio dall'entrata in vigore della presente legge, al raggruppamento parziale o totale delle società di navigazione di cui all'art. 1 mediante operazioni di concentrazione o di passaggio di pacchetti azionari deliberati dalle rispettive assemblee ». Questo significa che le quattro Società di navigazione potranno fondersi, con le cautele opportune per non urtare quei legittimi interessi che possono venire riconosciuti, dando vita a nuovi concentrati strumenti aziendali unitari, più adeguati alle esigenze della gestione dei servizi marittimi nel mondo moderno. Non da oggi andiamo sostenendo la utilità di questa operazione che si risolverebbe certamente in un potenziamento e non — come temono alcuni — in un indebolimento dell'organismo aziendale italiano dei trasporti marittimi che riveste un interesse pubblico. L'esperienza di quanto è accaduto nel settore dei trasporti aerei, con l'unificazione delle maggiori Società, può insegnare qualche cosa in proposito. Tutte le energie disponibili nel campo dell'armamento sovvenzionato devono essere di facile manovrabilità aziendale e devono sommarsi insieme per permettere una efficiente politica aziendale su scala mondiale. L'*optimum* — come altra volta si è detto — rimane per noi la grande azienda industriale unitaria dei trasporti marittimi, in seno all'IRI, corrispondente a quella che è stata creata per i trasporti aerei (10). Da questo nuovo organismo, più efficiente e più duttile, guidato dalle forze migliori che i quattro attuali microcosmi armatoriali sovvenzionati possono offrire, è lecito aspettarsi la dimensione perfetta, nei limiti delle possibilità italiane, per affrontare la concorrenza internazionale su tutte le rotte del mondo. Eternando la situazione attuale o riducendo al minimo i raggruppamenti previsti dal d.d.l. si rischia di trovarsi, in una determinata congiuntura, a navigare

(10) Vedi *Il rinnovo delle convenzioni marittime*, cit., pagg. 44-5. Dal punto di vista funzionale sembra veramente incontestabile la molto maggior utilità e maneggevolezza di uno strumento aziendale unitario, che moltiplicherebbe, non sommerebbe, la produttività delle quattro compagnie di preminente interesse nazional. D'altra parte non è credibile che vacue preoccupazioni di prestigio locale possano impedire questa necessaria modernizzazione dello strumento aziendale marittimo dell'I.R.I., perchè le esigenze locali possono venir seriamente soddisfatte in altro modo, senza pregiudicare un atto così importante di politica marittima.

con navi vuote su itinerari antieconomici nello stesso momento in cui, su itinerari pertinenti ad altre società, la bandiera italiana deve rinunciare a sfruttare una possibile acquisizione di traffico. Proprio in vista di tale pericolo, il redattore del d.d.l. ha inserito nel testo l'art. 12, secondo comma, il quale recita così: « Nell'esercizio del suo potere di coordinamento il Ministero della Marina Mercantile può anche disporre che navi di una società siano impiegate su linee esercitate dalle altre società di cui all'art. 1 »; ma è chiaro che con un intervento a livello ministeriale, più o meno ipotetico, non si ha la stessa garanzia di tempestività e di economicità che se le decisioni scaturissero in seno all'azienda stessa, sollecita di perseguire con l'obiettiva migliore utilizzazione del materiale e degli uomini il proprio interesse, che si identificherebbe con quello dell'*optimum* economico di settore.

Ci rendiamo conto che una operazione di questa portata deve essere opportunamente preparata allo scopo di evitare che atteggiamenti estremi possano localmente comprometterla. Ma quando fosse chiaro lo scopo e al tempo stesso presi in considerazione quegli interessi che ogni centro marittimo rivendica, allo scopo di contemperarli in una superiore visione di utilità generale, sarebbe certamente possibile trovare la via di una soluzione felice. Soluzione che sarà più o meno tale in funzione diretta dell'indice di concentrazione che sarà possibile raggiungere nei confronti dell'attuale situazione. Soluzione che sarà più o meno tale in funzione diretta dell'indice di concentrazione che sarà possibile raggiungere nei confronti dell'attuale situazione. D'altra parte, è evidente che la necessità di questa modernizzazione strutturale del settore è vivamente avvertita dal Ministero, oltre che per il principale disposto dell'art. 4 del d.d.l., anche per altre secondarie disposizioni che sono l'indice dell'atteggiamento criticamente dinamico del Dicastero competente. Alludiamo, per esempio, al comma *c*) dell'art. 3, il quale prescrive che le agenzie e gli altri organi e uffici periferici delle società debbano essere concentrati nel modo più economico. Il fatto è che nel mondo moderno una tendenza storica è in atto a riunire ed a coordinare le forze ed è inevitabile che anche nel campo commerciale e industriale collegato all'armamento di stato ciò avvenga, per adeguare alle dimensioni del mercato lo strumento competitivo. E siamo convinti che questo, comunque si chiami (11), finirà per dover essere accettato in forma di azienda unitaria, sia pure con eventuali temperamenti, perchè tale forma, nelle dimensioni econo-

(11) MARITALIA, che è stato azzardato da qualcuno, non sarebbe soltanto un bel nome, ma dopo le felici affermazioni della consorella dell'aviazione civile, sarebbe anche un nome augurale.

miche del nostro Paese, è la sola capace di esprimere al limite la potenzialità dell'armamento di linea di preminente interesse nazionale.

D'altra parte, la rilevante riduzione del numero delle linee da gestire e delle navi da impiegare nei confronti del 1936 — a tale data le linee erano 84 e le navi 241, mentre le linee che il nuovo ordinamento prevede sono soltanto 35, con 72 navi — fornisce un ulteriore, convincente argomento alla tesi che si vuol sostenere, come ben ha avvertito il redattore della relazione del d.d.l., il quale scrive: « ... appare eccessivo ed antieconomico conservare l'apparato amministrativo vigente, malgrado la notevole riduzione dei servizi e del naviglio » (12). E ben a proposito, nell'intento di perseguire la migliore condotta dal punto di vista economico, la nuova disciplina prevede la soppressione di 6 linee ancora attualmente gestite, le quali « non presentano alcun apprezzabile interesse idoneo a giustificare il rilevante onere che esse determinano a carico dello Stato » (13). Indubbiamente la trasformazione della ex colonia somala in Stato autonomo, ed altre considerazioni di carattere politico hanno permesso di ritenere non più essenziali dette linee passive, che gravavano sul bilancio dello Stato per ben 2.135.000.000 di lire nel 1958.

Altra misura prevista nel d.d.l. è quella che autorizza, all'art. 15, il Ministro della Marina Mercantile ad affidare all'industria privata le linee

---

(12) Senato della Repubblica, III Legislatura, atto n. 1179, *cit.*, pag. 3. Vale la pena di riportare le considerazioni che in detta relazione seguono e che vanno pienamente sottoscritte: « ...Inoltre la ripartizione delle zone di traffico fra le varie società per settori geografici, rigidamente prestabiliti secondo l'ordinamento attuato nel 1936, ha talvolta costituito un ostacolo ad un ordinamento delle linee, meglio adeguato alle mutevoli esigenze di traffico. In relazione alle suesposte considerazioni, al fine di rendere più economica la gestione (eliminando l'attuale costoso apparato organizzativo) e più agile e meglio adeguato alla entità e alle esigenze del traffico l'ordinamento dei servizi, la soluzione che si ritiene idonea è quella di procedere al raggruppamento totale o parziale delle quattro società attualmente esistenti, come recentemente è stato praticato nel settore dei trasporti aerei. Il raggruppamento, oltre a consentire un più efficace coordinamento della direzione aziendale e una maggiore concentrazione di mezzi, agevolerà una più razionale assegnazione delle navi alle diverse linee e darà la possibilità di una azione direttiva più elastica e più adeguata a fronteggiare tempestivamente gli avvenimenti di carattere straordinario o le mutate esigenze dei traffici, con grande semplificazione anche dei procedimenti amministrativo-contabili ».

(13) Si tratta delle linee quattordicinali del periplo italico, della linea quattordicinale Tirreno-Mar Nero, della linea bimestrale per l'India occidentale, delle linee mensili Tirreno-Somalia e Tirreno-Nord Europa. Di esse alcune sono sostituibili con servizi liberi, altre sono praticamente sostituite da servizi di trasporto terrestre, ed a tutte è possibile più economicamente sostituire altri servizi che rimangono in vigore, come la linea celere del Sudafrica, quella per l'Estremo Oriente, e quelle che dall'Adriatico vanno in Mar Nero e nel Nord Europa.

minori gestite attualmente dalle società TIRRENIA e ADRIATICA (14): anche questo provvedimento si inquadra nella coraggiosa tendenza che informa il dispositivo legislativo proposto di snellire i compiti delle società per favorire la costituzione di un grande strumento aziendale omogeneo al servizio del Paese, e come tale ci trova consenzienti.

Non si può non sottolineare, concludendo l'esame di quelli che ci sembrano gli aspetti positivi del disegno di legge governativo, come sempre presente appaia, e sia certamente lodevole, la preoccupazione di contenere al massimo le spese pubbliche in questo settore, senza cedimenti di alcun genere ad ambizioni retoriche. È anzi costantemente avvertibile la tendenza al ridimensionamento economico del settore, da maturare nel tempo (15), senza pregiudizio dell'efficienza dello strumento aziendale. Ciò premesso ed ammesso, però, si deve ammettere anche che i controlli dell'amministrazione statale competente — nelle forme attuali o in quelle migliori che potranno venir applicate — debbano essere sufficienti a garantire l'*optimum* della gestione economica dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale. Dal che parrebbe logico discendere che la differenza passiva debba venir coperta, *sic et simpliciter*, dallo Stato.

5. Il Tesoro, invece, oggi stabilisce di sapere che questo *optimum* è raggiungibile con 21 miliardi di passivo contabile, che lo Stato verrà a sanare mediante la corresponsione di una equivalente sovvenzione fissa. A sostegno di tale atteggiamento vengono portati degli argomenti — ci sia consentito, con tutto il rispetto, di dirlo — quanto mai inconsistenti. Si afferma che il sistema dell'integrazione pura « presenta il duplice in-

---

(14) Le linee in parola risultano indicate nell'Allegato A allo schema del d.d.l., e sono precisamente: La Maddalena-Bonifacio, La Maddalena-Palau, Carloforte-Calasetta, Carloforte-Portovesne, in concessione attualmente alla società *Tirrenia*; Manfredonia-Tremiti-Ortona, in concessione alla società *Adriatica*. È interessante rilevare che sull'adozione di questo provvedimento concordano i punti di vista della Finmare e del Ministero della Marina Mercantile, ciò che dimostra come da parte della Finanziaria dell'I.R.I. si sia capaci di porsi, al di là delle posizioni oltranzistiche e particolaristiche, nel quadro di orizzonti generali.

(15) Lo avverte chiaramente la relazione che precede il d.d.l. citato: « Il raggruppamento totale o parziale non porterà immediatamente forti riduzioni delle spese di organizzazione delle società, ma costituirà il presupposto indispensabile per il loro ridimensionamento dal quale in definitiva non potranno non derivare successivamente notevoli riduzioni di spesa », *loco cit.*, pag. 3. Non è questa però che la logica conseguenza della doverosa considerazione sociale in cui vanno tenuti gli interessi di coloro che hanno trascorso la vita al servizio del Paese in questo settore; ammesso tale principio, vengono a cadere tutte le interessate difese di particolaristiche posizioni che oggi si chiede solo di far scomparire nel futuro, senza lesioni enormi di interessi precostituiti.

conveniente di non contenere entro limiti prefissati l'onere a carico del bilancio dello Stato, e di non lasciar correre alle società alea alcuna, svuotando quindi le medesime di ogni interesse per la gestione delle linee loro concesse » (16). L'origine di questo atteggiamento deriva dai lavori di una Commissione interministeriale, nominata dal C.I.R., che esaminò il problema negli anni 1954 e 1955: i risultati cui detta Commissione giunse si dimostrarono così validi nel tempo che già nella relazione del d.d.l. n. 1785, presentato al Senato durante la II Legislatura dal Ministro della Marina Mercantile Cassiani il 6 dicembre 1956 (17), era necessario avvertire che « Dalla data in cui la Commissione ebbe a formulare le sue proposte sono intervenuti notevoli mutamenti... che hanno reso necessaria una parziale rielaborazione del piano predisposto... » (18). Ma vediamo quanto i due princìpi che si vorrebbero salvaguardare con il sistema della sovvenzione fissa predeterminata, potranno essere applicati nella pratica.

Non è da pensare che i servizi sovvenzionati possano raggiungere da soli una quadratura fra le entrate e le uscite di bilancio, a prescindere dal contributo dello Stato, sia perchè tutta l'esperienza del passato è a dimostrarlo, sia perchè se così fosse cadrebbe la caratteristica fondamentale di tali servizi cui abbiamo attribuito una qualifica politica, i quali automaticamente diventerebbero servizi liberi senza diritto ad integrazione alcuna. È da ammettere quindi che il passivo contabile, per quanto si compiano sforzi per ridurlo e per raggiungere una gestione economicamente ideale, rimarrà. La sola questione che si pone è quindi quella che si riferisce alla misura di questo passivo contabile. Esso è determinato dalle differenze tra gli oneri d'esercizio ed i ricavi netti, tenendo presente che il capitale sociale deve essere rimunerato a livelli minimi garantiti, e garantiti dallo Stato, visto che si tratta, per definizione, di servizi passivi. Possono verificarsi due ipotesi: *a*) che il passivo totale non superi i 21 miliardi; *b*) che invece li superi. Nel caso *sub a*) il

(16) Dalla citata relazione al d.l.l. n. 1179, pag. 6.

(17) Con il titolo « *Riassetto dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale* ».

(18) Vedi M. GABRIELE, *Il rinnovo delle convenzioni marittime*, cit., pagine 42-44. A dire il vero, non tutte le conclusioni della sullodata Commissione interministeriale hanno sopravvissuto, non si dice ad un periodo ventennale come quello che deve esser coperto dalle convenzioni, ma nemmeno al passaggio dalla II alla III Legislatura. Il fatto è che i problemi politici non devono essere risolti dalla burocrazia, che, sia detto senza offesa, è di essi, nel nostro Paese, troppo spesso singolarmente incompetente, nè i politici devono cercar di scaricare sulla burocrazia le loro responsabilità sfruttandone la talvolta patetica libidine di potere.

problema si esaurirebbe da solo, bastando la prevista sovvenzione fissa a coprire il disavanzo, con generale soddisfazione: del Tesoro, il quale avrà previsto entro limiti prefissati l'onere a carico dello Stato, e delle Società, le quali assumeranno di aver corso la famosa alea nella gestione delle linee e di esserne uscite bene grazie alle loro straordinarie capacità amministrative. Ma nel caso *sub b*), come già altra volta abbiamo avvertito (19), non sussiste il minimo dubbio che lo Stato dovrà intervenire al di là della famosa sovvenzione prefissata, usando di questa o di quella acrobazia contabile allo scopo di salvare, forse, la faccia, ma la sostanza mai. Lo Stato, azionista delle Società attraverso l'IRI, non può giocare in borsa con se stesso, in persona del Tesoro, sui costi di gestione di servizi che l'amministrazione delle Società di navigazione può influenzare minimamente perchè condizionati da oscillazioni mondiali. Del resto l'esperienza del passato è a confermare la validità di questo assunto (20). Nè potrebbe essere diversamente: si vorrebbe forse negare al capitale sociale una retribuzione minima garantita, qualunque sia stato l'andamento economico dell'anno sociale? O si pretenderebbe che i consigli d'amministrazione delle Società, messi alla frusta dall'intransigenza del Tesoro, facciano scaturire dai loro cervelli nuove, inedite e genialissime trovate per cui il passivo ci sia, ma non si veda e non si paghi? Se vogliamo tornare ad un discorso serio dobbiamo ammettere che, sostanzialmente, la differenza tra il sistema dell'integrazione pura *a posteriori* ed il sistema della sovvenzione fissa prefissata è soltanto apparente ai fini pratici, anche se il secondo si presta di più ad un certo puritanesimo formale che si sconta pesantemente sul piano della serietà e dell'efficienza. La sovvenzione forfetaria, infatti, presenta il pericolo di predisporre le Società, sempre nell'ipotesi che la misura fissata per l'integrazione, sia insufficiente, ad orientarsi verso gestioni più « economiche », vale a dire meno costose e passibili di far scadere in qualche misura la classe dei servizi, i quali, invece, presentano quella utilità politica che interessa lo Stato proprio perchè vengono esercitati in una determinata maniera. Altro pericolo derivante dal sistema forfetario può essere riconosciuto in una possibile tendenza degli organi sociali e desensibilizzare la propria vigilanza amministrativa fino a concorrenza dei famosi 21

(19) Vedi M. GABRIELE, *Il rinnovo delle convenzioni marittime*, cit., pagine 43-44.

(20) Pur essendo rimaste immutate le sovvenzioni del 1936, dato che, assurdamente, non si è tenuto conto della svalutazione della moneta, lo Stato ha dovuto costantemente saldare il conto economico delle Società, saldo che già nel 1953 ammontava a 76 volte la sovvenzione d'esercizio.

miliardi di passivo, con effetti opposti a quelli che si vorrebbero dichiaratamente perseguire (21).

È anche necessario avvertire che, passando dal sistema dell'integrazione a quello della sovvenzione forfetaria, si cambia la politica del settore. Riguardo ai servizi marittimi di preminente interesse nazionale sono infatti possibili due fondamentali atteggiamenti: il primo parte dalla considerazione che esistono importanti interessi politici di rilevanza nazionale collegati a determinati servizi marittimi, e allora questi si pagano quello che costano; il secondo parte dalla premessa che si dispone di una cifra determinata da investire nel settore, con la quale si deve cercare per il meglio di fare tutto il possibile. Come si vede, si tratta di due ben differenti ordini di prospettive, che possono essere entrambi validi, ma che non si deve pretendere di confondere (22). Ma siccome fino ad ora è nel primo ordine di idee che si assume di essere, per quanto riguarda i servizi marittimi di preminente interesse nazionale, non appare coerente nè adeguato inserirvi sopra un provvedimento fondamentale che dovrebbe partire da premesse diverse.

Francamente, ci sembra che il punto critico di tutta la questione sia altrove. Si desidera conseguire l'*optimum* economico nella gestione dei servizi marittimi sovvenzionati, e su questo obiettivo lodevole e responsabile non si vede come non si possa unanimemente concordare. Ma se questo è il nocciolo del problema, la direttiva valida non va ricercata nell'applicazione di soluzioni « automatiche » — come dovrebbe essere quella della sovvenzione fissa predeterminata — ma nell'esercizio rigoroso dei controlli che la legge già attribuisce all'amministrazione statale — se non bastano, se ne studino altri più efficienti — in modo da avere la garanzia che la gestione dei servizi marittimi che lo Stato giudica essenziali ai propri fini sia *economica*, vale a dire raggiunga gli scopi prefissi con il minimo costo. E sia, anche, *morale*, nel senso che ognuno sia tenuto ad assumersi le proprie responsabilità, le società nell'amministrare

---

(21) « ...determinando un'equa alea a carico della società concessionaria e ponendo gli organi sociali responsabili in una situazione particolarmente sensibile alla necessità di realizzare gestioni ispirate ad avveduti rigorosi criteri di economia aziendale », Relazione al d.l.l. n. 1179, *cit.*

(22) Va detto tuttavia, da un punto di vista teorico, che mentre la prima direttiva sembra più adeguata alle necessità di un Paese che ha già una tradizione di politica marittima e quindi già interessi da sostenere nel settore e mediante il settore, la seconda sembra più logica per un Paese di nuova formazione che deve incominciare a costruirsi lo strumento di una politica e che quindi destina a tale opera nuova quegli investimenti che gli rimangono da arrischiare dopo aver soddisfatto ad altre esigenze più pressanti perchè più profondamente connesse alla preesistente struttura economica e politica.

ed i Ministeri nel controllare efficacemente l'impiego del denaro pubblico.

Altra disposizione che suscita perplessità è quella, inserita nell'art. 2 del d.d.l. che si sta esaminando, che dispone: « L'elenco delle linee di preminente interesse nazionale, che deve essere allegato alle convenzioni, è approvato dai Ministri della Marina Mercantile e del Tesoro e può essere modificato con decreto degli stessi Ministri ». La scelta delle linee viene ad essere in tal modo sottratta al Parlamento, inaugurando una prassi affatto nuova, quando si pone mente al precedente che per le linee di navigazione minori che collegano le piccole isole ed hanno al più una importanza turistica, la legge approvata dal Parlamento è sollecita di precisare gli itinerari da sovvenzionare. Che cosa significa invece questo scavalcamento del Parlamento? Forse il timore che nelle discussioni parlamentari, invece che gli interessi generali del Paese, emergano gli interessi locali dei quali i deputati e i senatori dei centri marittimi si farebbero esclusivamente portatori, dimenticando che al di là del proprio collegio, essi rappresentano, nella sua interezza, il Paese? Noi non condividiamo questa sfiducia *a priori* sulla capacità delle Camere ad assolvere ad una loro fondamentale funzione, e vogliamo credere che invece una discussione seria si innesti sul problema delle convenzioni marittime, in modo che il dibattito, come in cento altre occasioni, possa mantenersi su quel livello serio ed elevato che permette di giungere a conclusioni meditate ed opportune.

Se poi, per dannata ipotesi, ciò non si verificasse, e fosse lo stesso Parlamento a decidere di delegare ad altri talune sue naturali competenze, potrebbe essere allora più opportuno stabilire, in relazione agli interessi generali che il d.d.l. investe, che il controverso elenco di linee sia fissato con decreto del Presidente del Consiglio, sentiti non solo i Ministri della Marina Mercantile e del Tesoro, ma piuttosto l'intero Consiglio dei Ministri, che ci pare l'organo competente a definire questioni politiche generali o comunque pertinenti settori diversi. A nostro modesto giudizio però, anche una tale soluzione va considerata possibile soltanto in via subordinata, migliore di tutto rimanendo la strada diretta della decisione parlamentare.

6. Da quanto esposto fin qui non sembra difficile trarre alcune conclusioni. Il d.d.l. n. 1179 che attende l'esame del Senato costituisce certamente un passo avanti nei confronti di tutte le precedenti, inadeguate formulazioni ministeriali sulla questione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale. Il progresso che nello schema legislativo proposto si riconosce va attribuito essenzialmente a quei cenni, più o meno

timidi, più o meno impegnativi e precisi, circa la necessità di una riforma strutturale degli organi aziendali finanziati dallo Stato che agiscono nel settore; e su questo terreno il lodevole intento del redattore del d.d.l. di dotare il Paese dello strumento ridimensionato, più economico e più agile, di cui si avverte il bisogno, dovrebbe essere assecondato dal legislatore. È necessario però che un contributo sostanziale di idee e di norme venga apportato dal Parlamento allo schema predisposto, al fine di far lievitare quei princìpi sani che si trovano in esso inseriti, integrandoli con quelle nuove disposizioni che, introducendo nel d.d.l. modifiche anche sostanziali, fossero riconosciute utili ad un serio e sereno esame.

Nel quadro della importantissima operazione di concentrazione, che lo schema di d.d.l. prevede e che noi auspichiamo, è necessario trovare la via che permetta veramente di ottenere i risultati prefissi con il minimo sforzo economico da parte dello Stato. Soltanto un efficiente sistema di controlli può garantire il raggiungimento di questo obiettivo da parte dell'armamento sovvenzionato, un genere caratteristico di armamento navale, il quale deve effettuare le proprie scelte e decidere la propria condotta in un campo particolare, delimitato da parametri economici e politici (23). Una volta acclarato che cosa si deve fare e come si deve fare, una volta create le condizioni necessarie al conseguimento del minimo dei costi, si abbandoni l'idea della sovvenzione fissa predeterminata, la quale, avulsa da un rapporto diretto con tutti i fattori che condizionano i costi, rischia di non diventare un incentivo alla gestione economica. In altri termini, bisogna creare la grande azienda moderna, capace di seguire costantemente la dinamica dei mercati e di adeguarvisi nel migliore dei modi, sia perchè strutturata per tale scopo, sia perchè continuamente sollecitata da efficienti controlli preventivi e consuntivi. Le ri-

---

(23) Un caso abbastanza recente si è avuto in occasione dell'adozione dei provvedimenti a favore della città di Trieste, i quali determinarono a un mese di distanza dai primi calcoli della Commissione di studio nominata dal CIR, di cui si è parlato, una rilevante modifica nella valutazione degli oneri che lo Stato doveva addossarsi per assicurare la gestione delle linee sovvenzionate. Dal marzo all'aprile 1955 si passò da 25.966.000.000 di lire a 28.316.000.000 di lire. Ma continuamente all'ordine del giorno sono rinvii di disarmi di navi per lenire la disoccupazione, mantenimento di linee passive esclusivamente per ragioni politiche non aziendali (possiamo citare il caso della linea Tirreno-Somalia, mantenuta in vita per ragioni di politica estera fino a quando il nostro Paese ha avuto il mandato fiduciario dell'O.N.U. sulla Somalia, e che ora, cessato l'impegno politico internazionale, si propone giustamente di abolire), atteggiamento talvolta più sociale che padronale davanti a vertenze di lavoro che sfociano in scioperi, ecc., ecc..

cerche di mercato, lo studio delle previsioni economiche, i processi moderni di ricerca, camminando di pari passo con una sempre aggiornata valutazione politica, forniranno all'azienda gli elementi necessari per raggiungere nella gestione la dimensione non contabile, ma *economica*, perfetta. Raggiunta attraverso gli strumenti adeguati tale certezza, al più scrupoloso amministratore dei denari dello Stato non rimarrà che saldare a cuor leggero il passivo apparente che emerge dai bilanci aziendali sicuro di compiere un atto necessario a chiudere un ciclo economicamente ineccepibile. Va ancora chiarito che tutto questo discorso si fonda sull'esigenza di ottenere una perenne validità teorica all'impostazione del problema di politica marittima, in quanto non si ha alcuna difficoltà a riconoscere che la cifra stabilita per la sovvenzione fissa possa essere adeguata alle esigenze e che quindi, alla resa dei conti, l'onere a carico dello Stato possa equivalersi, *grosso modo*, adottando l'uno o l'altro sistema.

Infine, non va sottaciuto che l'esame di questo provvedimento legislativo, che ci si augura prossimo onde porre finalmente termine alla situazione provvisoria che oggi caratterizza la vita del settore, sarà un banco di prova per il Parlamento. Il livello degli interventi e le conclusioni delle Assemblee saranno certamente un indice delle capacità della nostra classe politica ad affrontare un problema spinoso ed a risolverlo con serietà ed onestà anche a costo di attraversare un diaframma di impopolarità contingente. Se la discussione fosse avvilita dalla difesa ad oltranza degli interessi particolaristici dei vari collegi e soltanto di quelli, se alle inevitabili prese di posizione di coloro che devono farsi portavoce delle mille contrastanti ed estreme pretese locali non avesse a sovrapporsi, autorevole, equanime e definitiva, la voce delle Assemblee parlamentari diretta a difendere e garantire, al di là di ogni vacua demagogia, l'interesse generale del Paese, veramente si dovrebbero trarre dolorose illazioni. Ma le prove fornite fin qui dagli strati più responsabili della nostra giovane democrazia confortano ad avere fiducia nella maturità del Parlamento.

MARIANO GABRIELE
Professore incaricato nelle Università di Roma e di Napoli

*

Bandiere di convenienza e la NATO

del prof.
Mariano Gabriele

L'articolista esamina il problema delle bandiere di convenienza sotto il profilo delle esigenze NATO e secondo un angolo visuale che trascende gli aspetti puramente economici del fenomeno che, peraltro, viene qui definito « abnorme ».

1. La politica navale della N.A.T.O. (1) si fonda sulla cooperazione di tutte le forze che appartengono alla Comunità Atlantica, cooperazione la quale — applicata più integralmente che possibile — costituisce l'elemento tipico dell'organizzazione atlantica in tutti i campi. Eventuali deviazioni da tale principio, se possono talvolta venir giustificate da impegni militari o di altro genere di determinate potenze in zone che non sono coperte direttamente dallo scudo della N.A.T.O., si risolvono inevitabilmente in un indebolimento della sicurezza collettiva dei membri della Comunità e quindi, in definitiva, in un passivo sul terreno della difesa dello stesso Paese interessato.

Le caratteristiche geografiche della Comunità Atlantica condizionano fin dal tempo di pace una precisa politica comune nel settore della marina mercantile da parte dei Paesi che hanno sottoscritto il Trattato. Attorno all'area oceanica dell'Atlantico del Nord e lungo le coste del Mediterraneo settentrionale e orientale sono disposti i territori nazionali dei membri della N.A.T.O.; in particolare, l'Atlantico separa i contraenti americani del Patto — Stati Uniti e Canadà — da quelli europei, più esposti ad una minaccia diretta e più di tutti interessati a mantenere la frontiera difensiva di tutta la Comunità sulla linea dei loro confini nazionali. Da queste considerazioni elementari direttamente discende che la soluzione del problema dei trasporti oceanici in tempo di guerra è vitale per la Comunità Atlantica (2).

Si può ricordare che problemi analoghi a quelli che si presenterebbero alla N.A.T.O. in tempo di guerra, si sono già proposti durante

(1) Questo articolo si riferisce a studi che sono stati compiuti grazie ad una borsa di ricerca della N.A.T.O.

(2) Uno dei principali Comitati del Consiglio dell'Atlantico del Nord, infatti, è l'*Ufficio di studio per i trasporti oceanici* — così nella non troppo felice dizione italiana — che compare nel grafico n. 2 del *Manuale della N.A.T.O. — Organizzazione del Trattato dell'Atlantico del Nord*, Roma 1959, pag. 94.

americane dall'Atto di neutralità (9). Gli Stati Uniti favorirono quindi in quel tempo la registrazione di navi sotto bandiera panamense, fino a quando, con il diretto ingresso nel conflitto dell' Unione stellata, tutte le navi comunque appartenenti a statunitensi o da loro controllate affiancarono insieme lo sforzo bellico degli Alleati.

Alla fine della guerra, essendo praticamente distrutte le marine mercantili del Tripartito ed essendo decimate quelle dei vincitori, la situazione mondiale appariva grave dinanzi alle non procrastinabili necessità della ricostruzione. Le enormi necessità ad essa connesse richiesero l'uso di flotte imponenti, specie per il trasporto del petrolio, dei minerali, delle materie prime. Tutti i Paesi si servirono allora delle bandiere del Panama e dell'Honduras, e si diffuse anche l'uso del registro della Liberia e— in misura limitata — della Costarica. Risultato di questa politica è che oggi, esistono circa 15 milioni di tonnellate lorde di naviglio registrato sotto le bandiere di convenienza (10). I due terzi di tale flotta appartengono ad americani o sono da essi controllati. Inoltre gran parte delle navi « americane » sotto bandiera Panlibhonco sono petroliere (11), vale a dire appartengono ad una categoria di naviglio che è essenziale per la condotta di una guerra moderna.

3. Gli effetti economici e sociali delle bandiere di convenienza sono strettamente legati alle cause della loro esistenza. Vi è anzitutto il problema delle tasse. In molti Paesi vi sono facilitazioni notevoli in favore

(9) C.f.r. Perkins Mc Guire: *Introductory statement on Flags of convenience*, nota roneata, Washington 1959. Questo fatto storico offre ai sostenitori delle flotte Panlibhonco una argomentazione che, ad un realistico esame, appare assurda. Facendo leva sulla gratitudine che la Gran Bretagna dovrebbe alle bandiere di convenienza perchè durante la prima fase della seconda guerra mondiale sono state i compiacenti strumenti di evasione degli obblighi di neutralità degli U.S.A., essi vorrebbero che gli inglesi e alleati non si opponessero allo sviluppo delle flotte-ombra, con la mal confessata riserva mentale di ripetere in caso di necessità la stessa esperienza. E' chiaro che se in quella occasione detti giochi di prestigio poterono avere successo, non è pensabile che possano averlo altrettanto in una nuova conflagrazione, nella quale l'eventuale avversario avrebbe ben altri mezzi e ben altri interessi da quelli degli avversari di allora. Il Trattato dell'Atlantico del Nord impegnerebbe tutti i contraenti fin dal primo giorno in una guerra globale, quindi le piccole astuzie di bandiera non servirebbero a nulla.

(10) Perkins Mc Guire, assistente del Segretario alla Difesa degli U.S.A. alla Conferenza marittima di Washington del giugno 1959, in *Introductory*, ecc., cit., parla veramente di 10 milioni di t di naviglio americano su 25 milioni di tonnellaggio complessivo Panlibhonco, ma si tratta con ogni probabilità di un errore di stampa, poichè al 1° luglio 1958 le quattro flotte in questione davano un totale di milioni 15.29 t di stazza lorda, così ripartite: Liberia, milioni 10,08; Panama, milioni 4,36; Honduras, milioni 0,34; Costarica, milioni 0,51; secondo i dati desunti dal *Lloyd's register book*, ediz. 1958-59. La Liberia alla stessa data possiede 362 navi cisterna per un tonnellaggio di milioni 5,62 e il Panama 188 navi cisterna per un tonnellaggio di milioni 2,3. C.f.r. Istituto Centrale di Statistica *Statistica della Navigazione Marittima* - Anno 1958, Roma, 1959, pagg. 518-23.

(11) Il *Merchant ship register*, edito dal Servizio dei trasporti militari marittimi del Dipartimento della Marina nel luglio 1959 a Washington, a pag. 124, nell'allegato A, considera 518 navi per complessive t lorde 10 309 600 come battenti bandiera estera, ma disponibili comunque per la difesa, in quanto controllate da cittadini statunitensi. Di esse soltanto 206, per 2 921 700 t, sono da passeggeri o da carico secco, mentre ben 295, per 7 387 900 t, sono petroliere, quasi tutte dei tipi maggiori.

degli armatori per la costruzione e la gestione delle navi (12). Le ragioni sono varie — dal desiderio di favorire l'attività dei cantieri nazionali a quello di favorire lo svecchiamento delle flotte, ecc. — ma tutte concordemente mirano a sorreggere e potenziare le industrie marittime nazionali. Grazie anche a tali misure legislative, le marine mercantili dei Paesi europei sono generalmente in grado di alimentare sui mari una concorrenza che gli Stati Uniti non possono sostenere, a causa degli elevatissimi costi di gestione delle navi americane. Per sfuggire a tale situazione diversi armatori americani si servono delle bandiere di convenienza, riuscendo mediante esse a destreggiarsi sul piano fiscale ed a rientrare in costi concorrenziali (13). La libertà quasi assoluta di cui gode la azione del privato nei Paesi che of-

(12) Tutti i maggiori Paesi marittimi hanno adottato particolari misure legislative. Si può ricordare che la Danimarca usa il sistema del deprezzamento fittizio delle flotte ai fini fiscali, oltre a favorevoli misure creditizie dirette a favorire gli investimenti nella marina mercantile. La Francia con la legge Deferre del 24 maggio 1951 sussidia direttamente il costruttore per compensare la differenza tra i costi francesi e quelli esteri, sussidia poi i servizi di interesse nazionale (*French Line* e *Messageries Maritimes*), paga gli interessi che superano il 4,50 % e riserva alla bandiera nazionale il traffico di cabotaggio e con l'Algeria; inoltre i 2/3 del petrolio grezzo destinato alla Francia deve essere trasportato da navi francesi, e le navi straniere che toccano porti francesi devono appoggiarsi a concessionari francesi. La Germania Occidentale pratica notevoli riduzioni fiscali, deprezzamenti convenzionali, facilitazioni creditizie e riserva del traffico di cabotaggio alla bandiera tedesca fino al massimo impiego della propria flotta mercantile. La Grecia pratica, con la sua recente politica marittima, esenzioni per le navi iscritte nel suo registro nazionale, e inoltre dal luglio 1958 è stato deciso un prestito decennale di 2,8 milioni di dollari al 6 % per la costruzione di bacini galleggianti. Il Giappone pratica pure riduzioni fiscali dirette e attraverso deprezzamenti, riserva alla propria bandiera il cabotaggio e dal 1957-58 finanzia la costruzione di navi giapponesi con prestiti al 6,50 % che coprono dal 25 al 50 % del costo, che con l'intervento della Banca Nipponica possono diventare fino il 70 %. L'Italia con la legge Tambroni del 17 luglio 1954, n. 522 (integrata dalla legge 25 luglio 1956 n. 859) sussidia direttamente i cantieri ed i servizi di preminente interesse nazionale (*Finmare* e minori), pratica pure facilitazioni fiscali e creditizie, più sensibili nella regione siciliana, e riserva alla bandiera italiana il traffico di cabotaggio. Olanda e Norvegia, pur non avendo misure specifiche a favore delle industrie navali, favoriscono la marina mercantile ed i cantieri nel quadro della politica industriale nazionale. La Gran Bretagna prevede che nel primo anno di vita di una nave il 40 % è esente da tasse, mentre per l'intero costo vigono altre facilitazioni. La Svezia attraverso il Fondo di Ammortamento Navale Svedese pratica importanti facilitazioni creditizie. Gli Stati Uniti praticano anch'essi una politica di sostegno delle loro industrie marittime su scala ampia, mediante sovvenzioni, sussidi e facilitazioni dirette ed indirette. C.f.r. U.S. Departement of Commerce *Maritime Subsidy Policy*, Washington 1958 e *Subsidies - A Summary of the Principal Subsidies and Aids, Granted by Foreign Countries to Their Shipping and Shipbuilding Industries*, Washington 1958.

(13) Gli armatori americani delle bandiere di convenienza negano questo ed affermano che essi finiscono per dover sottostare egualmente alla *Income tax*, che, come è noto, è la base del sistema fiscale degli Stati Uniti; c.f.r. W - R, Public Relations Division of Maritime Publicity Limited *Flags of Necessity*, Londra 1958, pagg. 1-2; American Committee for Flags of Necessity, *cit.*, pagg. 9 del *Summary;* Perkins Mc Guire, *Introductory statement on Flags of convenience*, cit. Appare chiaro, tuttavia, che in tema di tasse gli armatori di tutti i Paesi che assumono le bandiere di convenienza trovano modo, attraverso artifici bancari e catene di investimenti veri o falsi, di sfuggire a una parte dei loro doveri fiscali.

frono le bandiere di comodo fa sì che spesso si sconfini nella licenza, e ciò più frequentemente da parte di armatori non americani. Gli americani, compressi sotto la loro bandiera da una situazione assolutamente antieconomica non hanno un grande interesse, una volta in grado di agire in termini più economici mediante le bandiere Panlibhonco, a ridurre ancora i margini di costo speculando sulle retribuzioni del personale e sulla minore efficienza delle navi. Invece, gli armatori non americani che cercano la bandiera di comodo devono trovare la loro utilità, oltre che sul piano fiscale, anche nella riduzione dei costi per il personale, la sicurezza, ecc., al di sotto di quei limiti che sono previsti dalle leggi dei loro Paesi.

4. Indubbiamente, l'esistenza di grandi flotte sotto le bandiere di convenienza contribuisce ad appesantire il mercato dei noli, specialmente in tempo di crisi. Non si vede tuttavia come si possa andare oltre alla constatazione di questa realtà, particolarmente sgradita agli interessi marittimi inglesi, norvegesi e olandesi. E' nelle facoltà di ciascun Paese — ove si sentisse direttamente danneggiato — opporre a tale realtà determinate misure protezionistiche nei limiti della propria competenza nazionale, ma è impossibile pretendere che le bandiere Panlibhonco scompaiano fino a quando gli Stati Uniti ne avranno bisogno per la loro sicurezza e gli armatori americani per loro determinati interessi economici. D'altra parte, sarebbe errato pensare che le bandiere ombra debbano essere solo e necessariamente le bandiere Panlibhonco, perchè esistono altre forme di « convenienza », come ben sanno quegli armatori inglesi, danesi ed jugoslavi che sfruttano le bandiere di Bahama o delle Bermude.

Molte accuse vengono rivolte alle bandiere di convenienza. Una, che ha serie fondamenta nella realtà, riguarda il personale, che le marine di convenienza vanno rastrellando in tutto il mondo senza aver dovuto spendere nulla per prepararlo. Ma sul mercato mondiale l'offerta di forze di lavoro marittimo supera la richiesta, per cui se è vero che le flotte che battono bandiera di convenienza sono parassitarie per quanto riguarda il personale, è anche vero che molti Paesi — ad esempio l'Italia — devono accettare la situazione ben volentieri perchè contribuisce ad alleviare la pressione della disoccupazione endemica della gente di mare.

Per quanto riguarda le critiche che vertono sul mancato rispetto ad uno *standard* adeguato circa la qualità della nave e la consistenza dell'equipaggio, si può affermare che la generalizzazione non ha senso, in questo campo, variando la situazione da caso a caso, da armatore ad armatore, da compagnia a compagnia. Gli argomenti che vengono avanzati in proposito dai sostenitori e dai detrattori delle flotte di convenienza non hanno quindi valore quando sono fondati — come sono — sull'esame di singoli casi. Certo è che le navi controllate da cittadini statunitensi, dovendo essere ispezionate dagli uffici degli U.S.A., dovrebbero presentare livelli sufficienti di sicurezza.

Rilevanza minore può essere data ad altri motivi polemici, come quello — caro ai sindacalisti di taluni Paesi — che verte sul così detto « legame naturale » tra la nave ed il Paese interessato al traffico svolto dalla nave stessa. Questi ed altri argomenti sono ritornati anche in sede internazionale, e sono serviti a giustificare le misure da diverse

parti ventilate e talvolta senza successo tentate: tasse speciali da applicare nei porti alle navi panamensi e liberiane, rifiuto di assicurazione per le navi Panlibhonco, *club* chiuso dei Paesi costruttori ed armatori di navi per rialzare il livello dei noli boicottando le flotte di convenienza (piano di lord Simon), boicottaggio nei porti del mondo organizzato dalla Federazione internazionale dei Lavoratori dei Trasporti (14). La conferenza diplomatica per la codificazione del diritto del mare — tenutasi a Ginevra sotto gli auspici dell'O.N.U. dal 24 febbraio al 28 aprile 1958 — ha preso pure in considerazione il fenomeno delle bandiere di convenienza e si è pronunciata sostanzialmente per una condanna di esse. L'art. 5 della Convenzione sull'Alto Mare, approvato dall'Assemblea, recitava: « *Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il accorde sa nationalité aux navires ainsi que les conditions d'immatriculation et du droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire; l'Etat doit notamment exercer sa juridiction et son contrôle dans les domaines technique, administratif et social, sur les navires battant son pavillon* » (15). Malgrado una così autorevole presa di posizione, tuttavia, rimane il fatto che le dimensioni mondiali del traffico marittimo rendono assai problematico reperire questo legame sostanziale o naturale. La maggior parte delle materie prime, inoltre, proviene oggi da Paesi di recente indipendenza che non hanno una loro marina, e che dall'applicazione del descritto concetto sarebbero spinti a crearsela, mettendo in difficoltà proprio quegli altri Paesi marittimi che hanno inventato la teoria del legame naturale e che oggi monopolizzano ancora i traffici marittimi delle nazioni prive di marina, ma ricche di materie prime.

5. Oggi, passata la crisi di Suez che richiese alle flotte mondiali un sovraimpiego di tonnellaggio, l'atteggiamento politico dei membri della N.A.T.O. su questo problema non è concorde. Gli Stati Uniti sostengono le bandiere di convenienza in quanto i loro impegni oceanici sono talmente forti da esigere la disponibilità delle flotte controllate sotto bandiera straniera. D'altra parte nessuno stato permetterebbe agli Stati Uniti un controllo così diretto come il Panama, la Liberia, ecc. Le garanzie che sono offerte agli investimenti di capitale americano in questi Paesi non trovano

(14) C.f.r. *Flags of Necessity*, *cit.*, Londra 1958, pag. 3.

(15) C.f.r. Nations Unies *Convention sur la haute mer*, Ginevra 1958, roneato A/Conf. 13/L. 53, pag. 2. L'art. 5 proveniva da una proposta italiana, integrata da un emendamento francese, approvata dalla seconda Commissione della Conferenza. Tra la discussione in seno alla Commissione e la discussione in seduta plenaria, l'*International Chamber Shipping*, espressione degli ambienti marittimi che usano le bandiere di convenienza, riunitasi d'urgenza a Londra, criticò aspramente le decisioni della seconda Commissione, la quale aveva proposto anche l'inserimento nell'art. della espressione: « *... toutefois aux fins de reconnaissance du caractère national du navire par les autres Etats...* ». L'Assemblea eliminò tale frase, ma rimase l'art. 5 nella forma su citata. C.f.r. C. Dagna: *La codificazione internazionale del Diritto del Mare alla Conferenza di Ginevra* (24 febbraio-28 aprile 1958), Genova 1958, pag. 15, estratto da *La Marina Mercantile*, vol. XI giugno 1958. United Nations *Report of the International Law Commission*, VIII sess. 23 aprile-4 luglio 1956, New York 1956, pagina 24 (art. 27).

riscontro altrove. Tali premesse fanno comprendere perchè gli Stati Uniti si sono schierati dalla parte delle bandiere di convenienza, e non fanno sperare — permanendo le attuali formidabili ragioni economiche e militari — che la linea politica adottata da decenni possa nel futuro prossimo venire modificata.

La Gran Bretagna ed i Paesi scandinavi guidano invece l'attacco alle bandiere di convenienza e, di conseguenza, alla politica americana del settore. Essi sono riusciti a far escludere dal Consiglio dell'IMCO i rappresentanti dei Paesi incriminati, ma la loro opposizione non è molto coerente, poichè non negano alle navi Panlibhonco l'appoggio delle loro banche, dei loro istituti assicurativi e di classificazione. La loro opposizione mira quindi soltanto a far modificare la linea U.S.A. in questo campo, per trarne un profitto diretto. Così poste le cose (16), la loro opposizione, rigida solo in linea di principio, pare destinata a rimanere improduttiva: il sostanziale fallimento delle sanzioni che a volta a volta sono state studiate ne sembra la riprova.

In posizione intermedia si trovano le altre potenze marittime appartenenti alla N.A.T.O., che hanno poco tonnellaggio sotto bandiera Panlibhonco e non il migliore, oppure che hanno altre ragioni — per l'Italia si è detto che le bandiere di convenienza sono utili per assorbire una aliquota di gente di mare — per non condurre una opposizione di punta. Soltanto la Grecia aveva una rilevante flotta Panlibhonco (17), ma l'adozione del nuovo codice marittimo, che prevede molte facilitazioni, ha favorito l'incremento della flotta ufficiale ellenica.

Per quanto il fenomeno delle bandiere di convenienza sia diversamente apprezzato a seconda del punto di vista, resta tuttavia acquisito che si tratta di un fenomeno abnorme, fuori delle regole abituali che dovrebbero reggere il mondo marittimo. Come si è detto, chi le condanna le chiama bandiere di *convenienza*, o di *comodo*, ed invoca le regole del diritto riconosciuto a sostegno delle proprie tesi, chi le difende le chiama bandiere di *necessità* ed invoca vitali ragioni economiche e politiche per dimostrare l'impossibilità contingente di farne a meno. Ma qual'è, in una materia così controversa, il settore di interesse della Comunità Atlantica e quale, quindi, il punto di vista della N.A.T.O. su questo problema, oggi?

6. I termini primarî della situazione che ha generato la N.A.T.O. non sono sostanzialmente cambiati negli ultimi 10 anni. Ancora oggi il problema fondamentale della Comunità Atlantica è quello di garantire la propria difesa (18). La N.A.T.O. può evitare in questo momento di interferire direttamente sugli aspetti economici del fenomeno delle bandiere di convenienza in attesa che un miglioramento della situazione mondiale dei trasporti ma-

(16) C.f.r. la nota *Un incontro inutile*, in *Informazioni marittime*, Roma, anno XIV, n. 6, giugno 1959, pagg. 368-9.

(17) Quanto all'Italia, pare che certe interrogazioni, interpellanze, ecc., al pari di certe voci che circolano, esagerino assai la portata del fenomeno nel nostro Paese.

(18) « ... *des progrès remarquables ont été réalisés, des succès de première grandeur remportés. Mais, naturellement, l'oeuvre n'est pas finie. Il reste beaucoup à faire* », c.f.r. gen. T.W. Parker *Le développement militaire de l'O.T.A.N.*, in *Dix années de cooperation atlantique* (n. speciale di *Les nouvelles de l'O.T.A.N.*), Parigi 1959, pag. 10.

rittimi renda meno scottante la questione e meno estremi gli atteggiamenti in contrasto. Ma per quanto riguarda il problema della sicurezza collettiva, la N.A.T.O. ha il diritto e il dovere di esaminare compiutamente oggi tutti i riflessi del fenomeno marittimo delle bandiere di convenienza e di seguire una propria politica in relazione alle necessità della difesa.

E' bene stabilire anzitutto che ogni nave battente bandiera di convenienza, ma appartenente a cittadini dei Paesi della N.A.T.O. o da loro controllata, deve avere ai fini della difesa gli stessi obblighi delle altre navi mercantili che battono la bandiera dei Paesi della N.A.T.O. Lo spirito del Patto Atlantico non consente in proposito deviazioni, e la posizione di chi volesse sottrarsi agli adempimenti imposti dalla solidarietà difensiva, dopo aver prosperato all'ombra dello scudo atlantico, è insostenibile dal punto di vista morale.

L'American Committee for Flags of Necessity (19) dedica una parte rilevante della memoria pubblicata a sostegno delle proprie ragioni al problema della difesa nazionale (20). Esaminando la situazione politico-militare da un punto di vista artificiosamente «americano» e ignorando la N.A.T.O., tale pubblicazione ricorda che per la difesa degli U.S.A. non basta la marina mercantile che batte la bandiera americana, ma che si rende necessaria anche la flotta Panlibhonco controllata dagli americani. Entrambe le flotte — viene sottolineato — sono indispensabili per assolvere gli impegni oceanici su scala mondiale degli U.S.A. in caso di emergenza. In proposito, va detto fin d'ora che se può essere giusto tener conto degli impegni extra-N.A.T.O. che possono avere gli Stati Uniti, ciò non toglie che la *difesa del mondo libero* — e non, come si insinua talvolta negli ambienti americo-Panlibhonco, la *difesa dell'Europa* — garantita dalla N.A.T.O. rimane il primo problema politico e militare dell'Occidente.

Alla Conferenza di Washington del giugno 1959, il rappresentante americano sostenne che in pratica tutta la flotta Panlibhonco apparteneva a cittadini dei Paesi della N.A.T.O. (21). Se questo — come appare probabile — è vero, bisogna che fin dal tempo di pace la N.A.T.O. prenda l'iniziativa di studiare un piano capace di porre *immediatamente,* in caso di emergenza, tutta la flotta Panlibhonco in linea per la difesa comune. Il *pool* deve essere automaticamente operativo nei riguardi di tali navi: è quindi necessario che ogni Paese della N.A.T.O. censisca seriamente le navi sotto bandiera di comodo che fanno capo a propri cittadini, e prenda i provvedimenti opportuni per assicurarne l'impiego alla pari di quelle che battono la bandiera nazionale. Per ottenere detto scopo è necessario che gli organismi marittimi civili delle nazioni atlantiche si mettano in grado al più presto di esercitare un

(19) E' sintomatico che la battaglia pro-Panlibhonco sia condotta da americani. Ciò porterebbe a pensare: *a*) che gli interessi americani nelle flotte di comodo vadano oltre i limiti denunciati; *b*) che in ogni modo i proprietari di navi Panlibhonco che sono cittadini di altri Paesi della N.A.T.O. non trovino alcuna giustificazione pulita o comunque sostenibile e che quindi siano costretti a tacere.

(20) La breve memoria, dal titolo *National Defense Aspects of American-owned, American-controlled Foreign Flag Ships,* è inserita nella pubblicazione dell'*American Committee for Flags of Necessity,* cit.

(21) C.f.r. Perkins Mc Guire: *Introductory statement on Flags of convenience,* cit.

controllo efficace — almeno quanto quello degli Stati Uniti per le flotte americane sotto bandiera estera — su tutte le navi che appartengono direttamente o indirettamente a loro cittadini e che sfruttano una qualsiasi bandiera di convenienza.

La disponibilità extra-N.A.T.O. di una quota adeguata della propria flotta sotto bandiera di comodo dovrà essere riconosciuta, ovviamente, a quei Paesi che hanno impegni fuori dell'area atlantica. Ma la pianificazione dell'impiego delle altre unità deve rientrare nelle competenze degli uffici della N.A.T.O., se non si vuole che lo scudo del mondo libero venga indebolito sul mare da espedienti di varia natura (22). Forzando la massima parte delle flotte di comodo ad accettare la pianificazione supernazionale, sarà forse possibile ottenere progressivamente la riduzione o la eliminazione di taluni inconvenienti di carattere sociale ed aprire la via ad ulteriori forme di regolamentazione comune accettabili da tutte le parti. Saranno oggi le questioni relative alla sicurezza della vita umana in mare, domani ad una forma di previdenza obbligatoria, convertibile e garantita su scala internazionale, poi ancora a determinati *standards* costruttivi, di gestione, ecc. Bisogna cercar di battere questa strada possibilista, salvando le vitali necessità della difesa, dal momento che i Paesi atlantici sono oggi divisi circa l'apprezzamento economico da dare e l'atteggiamento politico da assumere nei riguardi delle bandiere di convenienza. Assicurare la difesa vuol dire mantenere intatte per l'avvenire tutte quelle prospettive che oggi, in seno alla Comunità Atlantica, sono inattuali ed inattuabili perchè gli interessi economici dei vari Paesi contraenti sono troppo distanti fra loro.

Ecco perchè la politica della N.A.T.O. riguardo alle bandiere di convenienza dovrebbe mirare attualmente a realizzare la parziale integrazione nel proprio potenziale di trasporti oceanici. Non esistono ragioni, di nessuna natura, altrettanto buone e valide come quelle che ineriscono alla sicurezza. In questo apprezzamento la Comunità Atlantica può ritrovarsi unita ed applicare una politica comune per risolvere almeno un aspetto dei complessi fenomeni legati all'esistenza delle flotte Panlibhonco. E da tale unità fondata sulla collaborazione difensiva potrà scaturire nel tempo anche la possibilità di arrivare a qulla collaborazione economica che è prevista dall'art. 2 del Trattato dell'Atlantico del Nord (23).

(22) Non appare accettabile nemmeno il concetto di impiegare le flotte Panlibhonco come flotte di riserva, da usare solo in un secondo momento, quando le perdite subite o comunque le necessità ne rendessero indispensabile la immissione nel *pool* o l'impiego a parte regolato da accordi speciali. Non è nè un mistero nè una scoperta che il concetto della flotta di riserva nasconde la sottintesa intenzione di incominciare col fare dei buoni affari alle spalle di chi, fin dal primo momento, si trovasse impegnato nella situazione di emergenza.

(23) « ... si sforzeranno di eliminare tutti i contrasti nella loro politica economica internazionale ed incoraggeranno la collaborazione economica reciproca ».

Mariano GABRIELE

Per l'impiego bellico della Marina Mercantile

Professor

Mariano Gabriele

Vengono espresse alcune considerazioni sui provvedimenti e predisposizioni che si renderebbero necessari per il miglior impiego del naviglio mercantile in un eventuale conflitto.

Quando gli studiosi di cose navali parlano di piani militari, non dimenticano certo che uno strumento di primaria importanza per la condotta della guerra è la Marina Mercantile. Per molti secoli, anzi, Marina Mercantile e Marina Militare si sono confuse, in una specie di osmosi, per l'impiego alternativo che era possibile ottenere volta a volta dalle stesse unità; ciò è stato tipico soprattutto del periodo velico, quello che intorno all'era delle grandi scoperte geografiche ha consacrato le tradizioni militari marittime dell'evo moderno. Esso è stato caratterizzato dall'affermazione del potere navale britannico che è nato, come tutti sanno, dalle difficili lotte dei *privateers* e dei corsari di Elisabetta I. Erano tempi, quelli, nei quali un potere navale poteva affermarsi attraverso un particolare tipo di guerra guerreggiata anche durante la pace, ad opera — diremmo oggi — dell'iniziativa privata, inquadrata nei programmi politici dei massimi reggitori dello Stato (1), che si risolveva nella pratica della corsa su vasta scala.

Episodi ancora più lontani nel tempo ci mostrano invece le flotte, mercantili e militari, impegnate insieme in grandi operazioni di sostegno di eserciti terrestri, sia dal punto di vista logistico sia da quello militare: si tratta delle esperienze fenicie, persiane, greche, romane, normanne, saracene; esperienze tutte che si sono rinnovate più volte

(1) Vedi, ad esempio, H. Richmond, *The Navy as an instrument of Policy*, Cambridge 1953, soprattutto i primi due capitoli: *The use of the Navy by the Tudors*, I e II, pp. 1 - 59.

nei secoli e che nei tempi moderni hanno costituito probabilmente, nella loro più recente edizione, il filo conduttore fondamentale per lo andamento dei grandi conflitti mondiali del sec. XX. Interessante ci appare quindi il tema, che non si ha la pretesa di esaurire o di approfondire troppo, ma soltanto di proporre all'attenzione dei tecnici e dei politici affinchè possano verificarne l'interesse ai fini di una condotta strategica generale, che *non può venire improvvisata nel momento dell'emergenza.*

A questo fine, si vorrebbero brevemente ricordare alcuni impieghi caratteristici e talune esperienze recenti, per poi passare all'esame della situazione attuale, quale si presenta in taluni suoi aspetti. Ad altri — e soprattutto ai tecnici — di colmare le evidenti lacune del nostro discorso.

Non sembra male, ai fini di una esposizione più concisa, limitare lo esame di taluni tipi di esperienze al nostro secolo, e soprattutto alle due grandi guerre mondiali. Ne emergerà certamente che l'economia di guerra — o di emergenza — di determinate coalizioni di Paesi collegati tra loro dal mare può essere strettamente condizionata dalla disponibilità, dall'efficienza e dall'uso delle Marine Mercantili in funzione della strategia globale.

☆

Ma andiamo in ordine, ed esaminiamo anzitutto quella che potrebbe sembrare la modalità più semplice per usare le navi mercantili in tempo di guerra, quella di armarle. Teoricamente non c'è dubbio che si tratta di un'idea suggestiva, ma il progresso della tecnica ha talmente differenziato i due tipi di costruzioni navali, militari e mercantili, da proporre problemi serissimi all'impiego efficiente di unità mercantili per operazioni tipicamente militari. Nè potrebbe essere diversamente, ove si consideri che i costi unitari per tonnellata di peso tendono ad allontanarsi sempre più, tra unità mercantili e unità militari, a causa delle differenti attrezzature che devono essere accolte a bordo per soddisfare agli scopi che sono tipici delle due categorie — e quando si dice « due categorie » si parla molto in generale — di navi.

D'altra parte, anche l'esperienza degli impieghi di navi mercantili per funzioni militari indica con molta evidenza i limiti molto ristretti entro i quali può essere ritenuta valida ancora oggi. Durante la prima guerra mondiale, varie navi veloci furono armate di cannoni ed impiegate per la guerra di corsa, come incrociatori ausiliari, od anche come scorta di convogli, ma le condizioni operative erano radicalmente diverse da quelle odierne. Una nave dotata di buona velocità poteva ancora in quei tempi condurre una propria guerra anche con un armamento improvvisato, purchè la velocità superiore la ponesse in grado di evitare quegli incontri fortuiti con vere unità militari che si profilassero all'orizzonte. Ma era,

quello, il tempo nel quale gli avvistamenti avvenivano empiricamente, ad occhio nudo o con il cannocchiale, soprattutto con la rituale scoperta del « fumo all'orizzonte »; oggi, con i sistemi scientifici dello avvistamento a distanza, con la presenza dell'arma aerea in funzione di scoperta e di attacco, appare quasi impossibile evitare l'individuazione e l'impegno da parte del nemico. Di conseguenza una unità mercantile, non sufficientemente difesa ed equipaggiata per sostenere un combattimento con mezzi militari, non avrebbe che infinitesimali possibilità di salvezza, se si avventurasse isolata con intenzioni aggressive. Mancherebbe, poi, anche il probabile obbiettivo, poichè è difficilmente concepibile che una nave mercantile si avventuri oggi sui mari, in tempo di guerra, sola e senza scorta, col rischio di farsi liquidare perfino da un incrociatore ausiliario.

La stessa esperienza del secondo conflitto mondiale è a questo proposito abbastanza significativa. Non solo in mari stretti e facilmente vigilabili, come il Mediterraneo, ma anche sui grandi oceani la caccia organizzata ad unità da guerra corsare ha avuto rapidamente successo fino alla eliminazione delle medesime. E si trattava di unità molto potenti, non di modeste unità mercantili armate come incrociatori ausiliari. Questi ultimi, d'altra parte, quando si è cercato di impiegarli, hanno dato risultati solo parzialmente positivi. Non sembra però che questo genere di impiego possa avere interesse in tempi come quelli che stiamo vivendo, caratterizzati da uno straordinario progresso dei mezzi di ricerca e di individuazione a distanza, che renderebbero inutile l'uso di unità non specializzate in compiti diversi da quelli per i quali sono state costruite.

☆

Più interessante sembra invece la prospettiva di un impiego operativo ausiliario di unità mercantili nel quadro di una comune difesa organizzata. In un convoglio che in tempo di guerra debba superare una rotta minacciata dal nemico, sarebbe probabilmente possibile integrare e facilitare i compiti di difesa affidati alle unità militari, se nel convoglio stesso potessero essere inserite unità mercantili capaci di offrire una collaborazione.

Tale collaborazione non va intesa tanto nel campo dell'azione diretta, come potrebbe essere una partecipazione intesa ad aumentare il volume di fuoco disponibile, ma soprattutto nel campo della ricerca e della semplificazione delle molteplici incombenze delle unità militari. Elicotteri, per esempio, potrebbero essere basati sul ponte di talune unità mercantili e collaborare quindi alle operazioni, secondo le necessità tattiche che il comandante in mare volta per volta indicherà, senza ingombrare i ponti delle navi da guerra per gli atterraggi e i decolli: le ridotte esi-

genze degli elicotteri per la piattaforma di base permetterebbero a molte unità mercantili — con poche modifiche standardizzabili — di trasformarsi in nave ausiliarie portaelicotteri, senza perdere con ciò altre proprie caratteristiche strategicamente interessanti, come la capacità di portata. Evidentemente, una possibilità del genere potrebbe rivelarsi davvero utile all'economia generale della difesa tattica, specialmente se le possibilità di impiego di unità mercantili quali portaelicotteri venissero generalizzate, di modo che alla eventuale perdita dell'unità-base non abbia a seguire necessariamente la perdita delle possibilità operative degli elicotteri.

Analogamente, potrebbe prospettarsi interessante l'insediamento di determinati mezzi di scoperta a distanza anche su navi mercantili, se si rendesse utile l'impiego di cabine mobili radar o di altri mezzi di intercettazione e di rastrello magnetico o di emittenti di onde-civetta. Nel caso di convogli compositi tra unità ed equipaggi di nazionalità e lingue diverse, taluni organi di collegamento istantaneo potrebbero forse operare, agli ordini del capo convoglio, su unità mercantili, evitando di sovraccaricare di persone e di compiti smistabili altrove le unità militari, che potrebbero in questo modo ricevere un beneficio indiretto.

E' in questo quadro che si vedrebbe utilmente attuabile una funzione operativa ausiliaria del naviglio mercantile fuori da quelli che sono i compiti suoi propri, vale a dire quelli attinenti al trasporto marittimo di persone e di materiale, anche nella nuova realtà che il vertiginoso progresso tecnico ha determinato.

☆

Quanto agli impieghi propri, dei mercantili, non appare probabile, in una guerra moderna, che possa essere ripetuta su vasta scala, con le medesime probabilità di successo, l'esperienza delle navi veloci mandate isolatamente per missioni di trasporto strategico celere, specie di uomini, come durante l'ultimo conflitto mondiale. Vogliamo alludere soprattutto all'impiego dei grandi transatlantici veloci da parte degli Inglesi, che non esitarono a far percorrere a tali grandi navi cariche di truppe lunghi percorsi oceanici senza scorta, fidando che la velocità e la buona fortuna garantissero il successo della rischiosa impresa (2). I margini di rischio risulterebbero oggi assai più pesanti

(2) Secondo quanto scrive C.B.A. Behrens in *Merchant Shipping and Demands of War*, Londra 1955, pp. 273-81, gli Inglesi impiegarono un certo numero di grandi navi passeggeri per tali compiti. Esse erano unità britanniche ed estere requisite (si riporta tra parentesi il numero dei viaggi transoceanici compiuti da ciascuna unità nella seconda metà del 1941 e nel 1942): l'*Aquitania*, di 44 786 t (19 viaggi); l'*Ile de France*, di 43 450 t (17 viaggi); il *Mauretania*, di 35 739 t (12 viaggi); la *Nieuw Amsterdam*, di 36 287 t (24 viaggi); la *Queen Elizabeth*, di 83 675 t (23 viaggi); la *Queen Mary*, di 81 235 t (14 viaggi).

ed estesi che non nel passato, nello stadio ormai raggiunto dalla tecnica militare marittima per l'individuazione a distanza e la distruzione del naviglio nemico.

Poichè però l'esigenza del trasporto marittimo transoceanico rimane alla base di ogni operazione collettiva da parte di una coalizione mondiale composta da Paesi che sono divisi da mari, è a questa fondamentale tematica strategica che prima di tutto si deve riservare lo impiego delle flotte mercantili. Le due guerre mondiali del sec. XX, che hanno visto alleati tra loro grandi Paesi marittimi, hanno dimostrato come la sicurezza dei traffici e il successo nella lotta per i collegamenti transoceanici siano stati determinanti ai fini della decisione finale. E' del resto acquisito che il dominio del mare, assume una importanza primaria, nell'economia generale del conflitto, in quanto pervenga o meno ad assicurare il traffico marittimo e cioè a garantire la continuità dei trasporti con una aliquota ragionevole di perdite. Va rilevato che nelle due guerre mondiali il progresso di strangolamento strategico per centri concentrici ha avuto come protagonista il *pool* delle flotte mercantili che riforniva incessantemente i fronti delle grandi nazioni marittime, rendendo possibile che il peso della forza industriale e militare americana si facesse sentire a grande distanza. Tale impiego massiccio presuppone una organizzazione complessa che trova la propria concreta manifestazione tipica nel convoglio scortato. E' il convoglio, quindi, che costituisce la tematica primaria di una guerra sul mare, sia in relazione all'esperienza del passato, sia in relazione alle situazioni potenziali che gli esperti ed i tecnici militari devono considerare.

Se oggi all'uso del transatlantico veloce si può sostituire per la situazione di emergenza il ponte aereo, lo stesso non può dirsi per il problema dei rinforzi e dei rifornimenti nel corso di un grande conflitto. Infatti nella situazione di emergenza immediata, come ha dimostrato anche la recentissima esercitazione « *big lift* », il ponte aereo può agevolmente ed efficacemente essere impiegato, col vantaggio, rispetto alla grande unità passeggeri, di ripartire molto meglio i rischi e di essere assai più veloce. Ma quando si tratta di lunghi periodi di tempo e di invio di merci essenziali per la vita della nazione e per la produzione industriale bellica, diventa impensabile, almeno fino a questo momento, risolvere il decisivo problema dei collegamenti in maniera diversa da quella tradizionale, vale a dire mediante il trasporto marittimo. Ciò ripropone il solito tema dei convogli, intorno ai quali sorge un contrasto diretto, da parte della nazione o della coalizione non marittima, non tanto a disputare all'avversario il dominio degli oceani quanto ad impedire che tale dominio possa pesare in maniera decisiva sull'esito del conflitto. E poichè l'esito della lotta dei con-

vogli è questione di vita o di morte per le coalizioni marittime, è chiaro che a questo problema deve soprattutto rivolgersi ogni cura, sia per chi ha o prevede di avere il compito di attaccare il trasporto marittimo, sia per chi deve difenderlo.

☆

In questa prospettiva si situa la politica atlantica di settore, che dovrebbe esplicarsi attraverso l'opera di pianificazione dei trasporti marittimi transoceanici affidata al *Planning Board for Ocean Shipping*. Ma è lecito chiedersi se tale opera di pianificazione risulta oggi sufficiente, ed è ancor più legittimo avanzare una serie di dubbi in proposito. Il *North Atlantic Planning Board for Ocean Shipping* nacque nel maggio del 1950 in applicazione dell'art. 9 del Trattato dell'Atlantico del Nord, e varò un anno dopo uno schema di piano « per la mobilitazione delle navi oceaniche in un solo *pool* e la loro assegnazione su scala mondiale in tempo di guerra o di emergenza e per lo stabilimento in tali circostanze di una organizzazione internazionale a carattere civile, da chiamarsi *Defense Shipping Authority* » (4). Ma che cosa può pianificare tale ufficio? Al massimo, può cercar di stabilire dei parametri organizzativi per la utilizzazione del naviglio esistente, ciò che, se è meglio di nulla, rappresenta pur sempre un *minimo* denominatore comune, e risponde soltanto all'esigenza di disporre di un nucleo organizzativo dinanzi ad una situazione di emergenza improvvisa.

Nè vi è da stupirsi di tali limiti. E' una vecchia e nota verità che le democrazie sono fatte per la pace e che la libertà è fatta per la pace; una organizzazione sovranazionale non potrebbe quindi che attraverso gravi difficoltà imporre l'osservanza di determinate regole per attuare un programma a lungo termine di difesa organizzata. Ciò che l'organizzazione atlantica incontra difficoltà a realizzare, tuttavia, dovrebbe essere assai più facilmente ottenibile su scala nazionale, specialmente quando l'intervento dello Stato nel settore della Marina Mercantile si risolve in interventi contributivi che a vario titolo la collettività riconosce di aver interesse ad esborsare per ragioni di carattere generale. E' questo il caso dell'Italia, dove il denaro pubblico contribuisce alla costruzione delle navi, al loro esercizio in determinati casi, al rinnovo della flotta.

E' certo che in cambio di tali interventi, la collettività — cioè lo Stato — richiede tutto ciò che ritiene necessario in relazione alle prevedibili esigenze militari collegate alla utilizzazione della Marina Mercantile.

(3) Cfr anche M. Gabriele, *Panlibhonco e NATO*, Roma 1961, pp. 69 e sgg.

(4) H. Reiff, *The United States and the Treaty Law of the Sea* Minneapolis 1959, pp. 218.

☆

In Italia sembra desiderabile un ulteriore sviluppo dei programmi relativi alle predisposizioni per lo impiego bellico della Marina Mercantile da attuarsi naturalmente con la stessa collaborazione dei Ministeri competenti. Lo Stato potrebbe essere legittimato ad imporre, in cambio di quello che dà, alcune regole e direttive che rispondano alle esigenze seguenti:

— *standardizzazione massima delle navi mercantili*. Ciò appare utilissimo in vista della utilizzazione immediata degli equipaggi, in caso di emergenza, senza necessità di un periodo di apprendistato, di adattamento da una unità all'altra; la esistenza di gruppi omogenei di navi permetterebbe l'intercambialità degli equipaggi con risultati ottimali, sia in relazione alle necessità della navigazione che per i ricambi ed i rifornimenti. Verrebbe inoltre facilitata al massimo l'automazione e resa più economica per l'applicazione delle stesse soluzioni tecniche su gruppi sempre più numerosi di unità. In questo senso, come noto, è stato fatto già molto, anche perchè la standardizzazione dei mezzi ad esigenze economiche di gestione che gli armatori comprendono perfettamente; ciò che è importante è che detto processo risponda alle linee generali di un programma utile anche ai fini bellici nella predisposizione del quale la Marina Militare possa, nella sua competenza specifica, essere opportunamente ascoltata.

— *equilibrio nella costituzione della flotta mercantile*. E' ben chiaro che se una Marina Mercantile, per particolari ragioni contingenti o no, risultasse sbilanciata, la sua potenziale funzione strategica ne sarebbe grandemente diminuita, mentre una flotta che disponga di un numero sufficiente di unità appartenenti alle varie specialità avrebbe una efficacia di impiego ben diversa. Non si vuole con ciò ledere la libertà degli armatori di decidere la propria politica aziendale, indirizzando la propria attività verso gli obiettivi economici più convenienti, tuttavia sembra morale e necessario che entro certi limiti lo Stato si adoperi per favorire la creazione di una Marina Mercantile bilanciata, specialmente quando questa Marina è sostenuta da interventi pubblici.

— *velocità*. Incominciando ad elencare alcuni aspetti particolari di una flotta omogenea, uno dei più importanti è certamente quello attinente alla velocità. Sappiamo che ogni convoglio è condizionato nella sua marcia dalla velocità della nave più lenta, ed a questa ovvia constatazione sembrerebbe opportuno, nei limiti entro cui gli interessi strategici possono coincidere con quelli economici, uniformare la potenza degli apparati motori.

— *miglioramento nelle attrezzature di bordo per l'imbarco e sbarco*. La tendenza da favorire dovrebbe essere quella che prevede le mas-

sime aperture possibili dei ponti, di modo che le navi possano accogliere il materiale più vario da trasportare, e possano contribuire con i mezzi di bordo al rapido imbarco e sbarco del trasportato. Ciò, d'altra parte, può essere utile anche in tempi normali, specie quando la moltiplicazione del traffico supera la capacità delle attrezzature portuali e si determina una crisi che trasforma gli scali marittimi in vere strozzature del traffico. Sempre più numerosi sono oggi i porti inadeguati a fronteggiare le esigenze dello sviluppo economico, essendo stati concepiti ad esempio, in altri tempi per un troppo limitato scopo e dovendo invece oggi sopperire a ben altre e più impegnative esigenze.

— *predisposizione di determinate unità a compiti tattici.* Dove possibile, potrebbe essere opportuno creare su certe unità mercantili in costruzione o in trasformazione, con l'intervento della finanza pubblica, le premesse per una rapida installazione in caso di emergenza di impianti utilizzabili per compiti inerenti alla difesa organizzata del traffico, come per esempio ponti di volo o piattaforme di decollo e di atterraggio verticale per elicotteri, attrezzature di scoperta, ecc.

☆

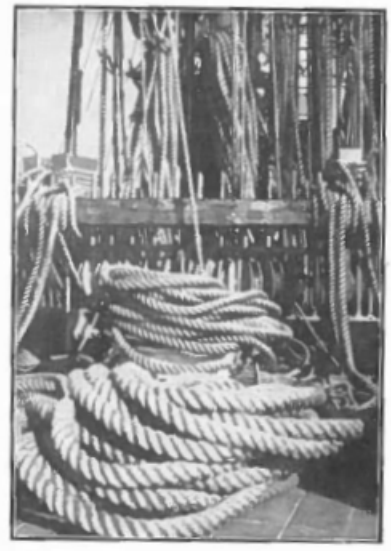
E' evidente che l'esemplificazione potrebbe continuare a lungo, se si avesse la pretesa di trattare a fondo il problema. Ma avendo questo scritto soltanto lo scopo di sollevare una questione che ci sembra importante, allo scopo di rivendicare alle autorità militari il diritto e la convenienza di essere sentite — ed anche ascoltate — un poco più di quanto oggi accada quando si stabiliscono le modalità costruttive di unità mercantili cui lo Stato contribuisce con pubblico denaro, le poche ed ovvie cose che sono state scritte più sopra sembrano sufficienti. Ai tecnici il compito di approfondire, aggiornare e proporre quelle misure concrete che la loro competenza permette di ritenere valide nel futuro.

Su un fondamentale punto, però, sembra opportuno ritornare. Ed è il concetto che in una seria programmazione della Marina Mercantile si debbano tenere nel dovuto conto le necessità militari, specialmente se tale programmazione, come è di fatto, non può prescindere da incentivi e da interventi finanziari pubblici.

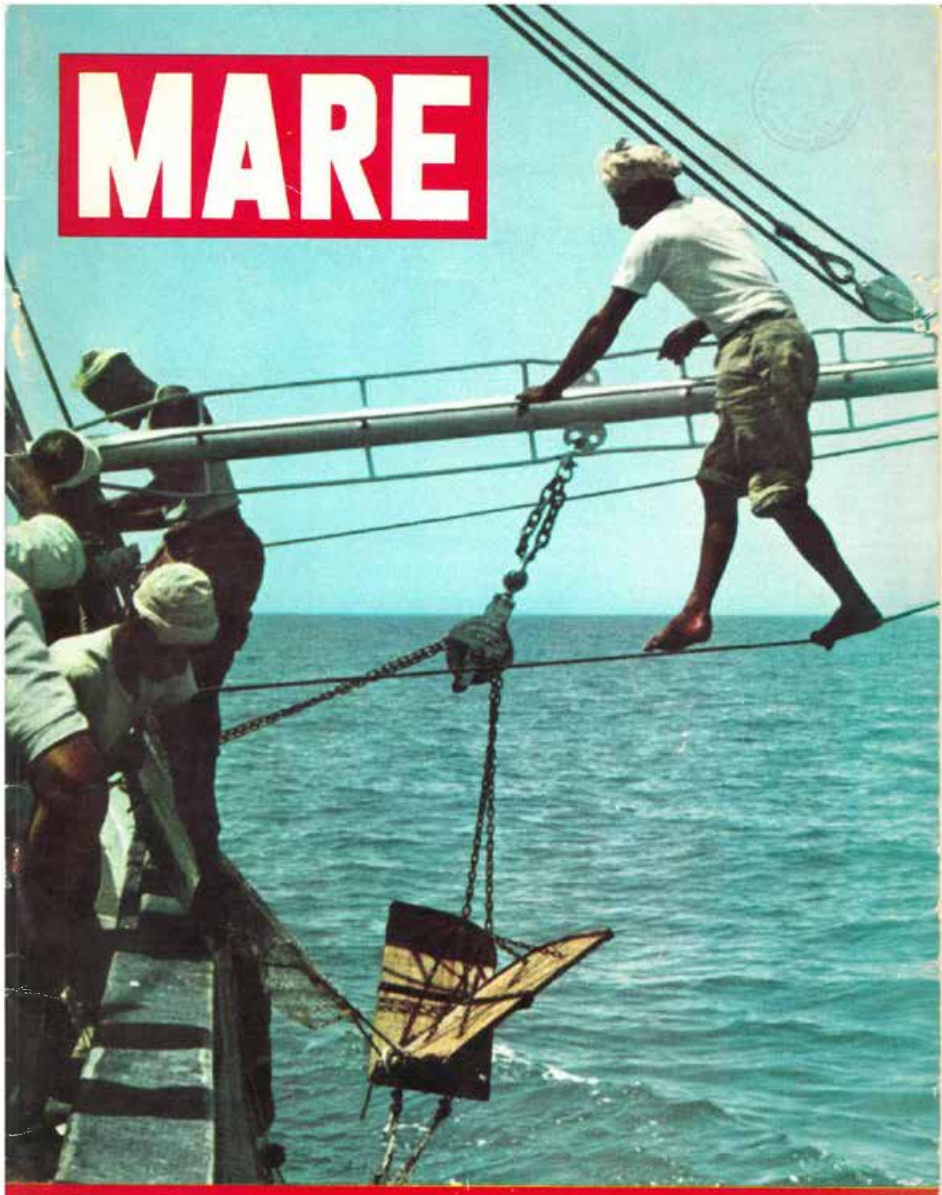
Le dimensioni della Marina Mercantile — quando naturalmente ciò sia compatibile con le altre esigenze dell'economia nazionale — dovrebbero essere le maggiori possibili, ed il suo grado di efficienza il massimo ottenibile. In tal modo si attuerebbe una vera condotta strategica della Marina Mercantile, valida anche nel tempo di pace, ciò che non appare meno importante del tempo di guerra, specialmente oggi. Grandi competizioni economiche e politiche si svolgono al di fuori delle forme tradizionali di guerra « calda », e da tali competizioni

può dipendere il destino del mondo, per cui si è creato uno stadio intermedio di lotta cui la Marina Mercantile può e deve contribuire, adeguandosi sul piano quantitativo e qualitativo alle esigenze nuove che i tempi richiedono e che contemplano ovviamente un certo grado di « previdenza per le esigenze militari ». Non c'è dubbio che i risultati compenserebbero largamente, sotto ogni profilo, gli aggravi nei costi che potrebbero essere sopportati dallo Stato.

Mariano GABRIELE



MARE



LIRE QUATTROCENTO

Maggio 1967

IL PROBLEMA CANTIERISTICO ITALIANO

MARIANO GABRIELE

Solo una efficiente ristrutturazione dei cantieri nazionali potrà consentire di affrontare in condizioni di parità la sempre più agguerrita concorrenza internazionale

L'evoluzione della situazione nel settore dell'industria cantieristica mondiale, caratterizzata dopo la fine della guerra dal crescente peso di una concorrenza nuova, aveva visto da tempo i paesi dell'Europa occidentale, tradizionali costruttori di navi, decadere d'importanza e risentire più degli altri della guerra dei noli e delle conseguenze della rapidissima evoluzione tecnologica nelle costruzioni navali.

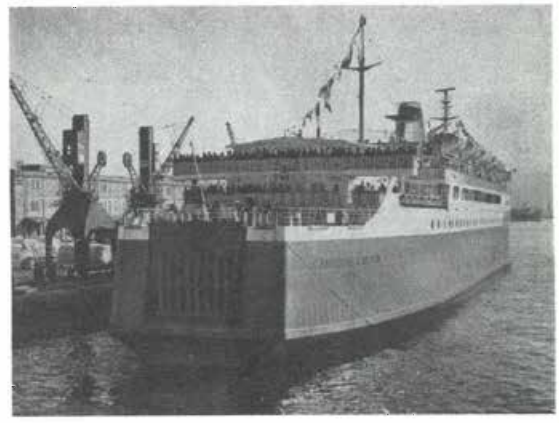
Elementi di distorsioni della concorrenza, inoltre, contribuivano a falsare da tempo il mercato navale, nel quale un crescente squilibrio storico tra domanda e offerta rendeva la competizione tra industrie costruttrici sempre più accanita.

In una tale situazione di fondo, l'industria navalmeccanica italiana si è trovata respinta ai margini del mercato e lo Stato è stato costretto, per garantirne la sopravvivenza, a interventi di assistenza diretta alla produzione, che, pur dimezzandosi percentualmente nel tempo, sono risultati tuttavia onerosi.

Si è inserita su una tale situazione la politica della C.E.E., genericamente diretta ad eliminare ogni distorsione della concorrenza e, pertanto, a premere sull'Italia perchè venisse ridotta, fino a cessare, l'erogazione di fondi pubblici per sostenere la produzione navale.

Il Programma di sviluppo economico nazionale, fin dalla sua prima stesura, indicava che il settore dei cantieri navali sarebbe stato « oggetto di una approfondita azione rinnovatrice e razionalizzatrice » (1).

Le linee di tale azione consistevano in una sensibile riduzione della capacità produttiva globale, alla quale si sarebbe dovuta accompagnare la continuazione dell'aiuto pubblico all'industria cantieristica e l'impegno ad attuare le operazioni di conversione, senza pregiudizio per la manodopera occupata.



Una bella inquadratura del traghetto «Canguro Rosso»: quello dei traghetti è un tipo di nave sempre maggiormente richiesto, specie dalle correnti di traffico turistico.

Lo sviluppo della situazione del settore all'interno del Paese, unitamente alla evoluzione dei rapporti con la C.E.E., che culminavano nell'approvazione comunitaria della legge-ponte per l'industria italiana delle costruzioni navali, rendevano necessari ulteriori approfondimenti.

Il Presidente della Commissione della C.E.E., con lettera del 29 luglio 1965, scri-

veva al Ministro degli Esteri italiano che la « scadenza fissata dal nuovo disegno di legge, il 31 dicembre 1966, non può che trovare l'assenso della Commissione. Verrebbe in tal modo prorogata una legge di transizione, che permetterebbe al suo Governo di elaborare nel frattempo, in collegamento con la Commissione, un programma di risanamento della costruzione navale. Inoltre, l'aiuto che verrebbe accordato dopo questa scadenza (quella, stabilita nella legge-ponte, del 31 dicembre 1966) dovrebbe essere determinato in stretta relazione con tale programma di risanamento ».

Il Governo italiano si impegnava ad elaborare detto programma ed a presentarlo alla C.E.E., unitamente al nuovo disegno di legge recante le future provvidenze per i cantieri navali.

LA COMMISSIONE CARON

Il CIPE, (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica), nella sessione dell'ottobre 1965, costituiva una Commissione Interministeriale di Studio per i problemi connessi con il risanamento dell'industria cantieristica nazionale. Detta Commissione era presieduta dal Segretario del CIPE, Sottosegretario al Bilancio, Senatore Caron, ed era composta dai Rappresentanti dei Ministeri degli Affari Esteri, Bilancio, Tesoro, Industria e Commercio, Lavoro e Previdenza Sociale, Marina Mercantile e Partecipazioni Statali. La Commissione doveva effettuare una approfondita indagine sui problemi dell'industria cantieristica, tenendo conto degli impegni di natura internazionale, derivanti dall'adesione dell'Italia alla C.E.E., e delle indicazioni contenute nel Programma.

L'indagine doveva condurre alla formulazione di talune linee di politica economica e sociale, sia in relazione ai nuovi provvedimenti legislativi che avrebbero interessato i cantieri, che alla elaborazione del piano di risanamento del settore.

Il metodo seguito dalla Commissione è consistito in: a) esame dei precedenti (atti ufficiali, disposizioni legislative, documentazione, contributi di studio), che hanno portato a prendere in particolare considerazione i rapporti tra la C.E.E. e il Governo italiano fino alla approvazione comunitaria della legge-ponte (legge 29 novembre 1965, n. 1372), come pure l'evoluzione della C.E.E. stessa verso nuove proposte per una politica cantieristica comune. Gli studi condotti dall'OCSE hanno completato l'esame della situazione internazionale considerata su scala mondiale.

Per quanto riguarda la situazione nazionale, è stata portata l'attenzione soprattutto sui già esistenti provvedimenti diretti a favorire lo sviluppo della flotta e relativi al trattamento tributario dell'attività cantieristica; come pure sui primi studi per la programmazione del settore, collegandoli alle già avvenute prime consultazioni delle parti sociali ed agli studi da queste presentati, nonchè alle previsioni di sviluppo della flotta; b) dopo questa prima fase preliminare, la Commissione ha effettuato un'ampia raccolta di testimonianze, di documentazione, di studi, che essa ha direttamente, o attraverso i propri gruppi di lavoro, opportunamente approfondito.

Sono stati sentiti i rappresentanti di tutte

Un altro tipo di nave che nei prossimi anni potrà venire costruito in numerosi esemplari dai nostri cantieri è costituito dalle unità da pesca oceanica. Nella foto, la Luca Spesi, modernissima strascicante recentemente varata presso un cantiere di Ancona.

le organizzazioni sindacali, delle aziende private ed a partecipazione statale, gli esperti indicati dalle parti sociali e dalle Amministrazioni. Questo ciclo di lavoro è stato completato con le testimonianze dell'armamento e degli esponenti dei settori industriali e commerciali connessi con la costruzione navale.

Studi approfonditi sono stati condotti sulle politiche cantieristiche praticate all'estero e su aspetti particolarmente significativi della situazione di settore nel mondo e in Italia, anche per quel che riguarda la riparazione navale. Rilevazioni e indagini particolari sono state effettuate tramite le amministrazioni competenti, circa la situazione del personale nei cantieri e nelle Direzioni Generali delle aziende, i costi di produzione, le spese generali e i costi aggiunti.

Tale fase di studio ha reso disponibile un'ampia mole di elementi e di dati, dai quali, attraverso il riesame critico, la Commissione ha enucleato una serie di questioni ed è pervenuta ad una prima formulazione finale delle proprie conclusioni.

L'attività della Commissione si è esplicata dall'ottobre 1965 al luglio 1966, attraverso 32 sedute plenarie, cui si aggiungono due incontri avuti con la C.E.E., a livello commissari, e il lavoro svolto durante i mesi sopraindicati da diversi gruppi di lavoro appositamente costituiti in seno alla Commissione, con la partecipazione anche di elementi tecnici esterni.

LE CONCLUSIONI DELLO STUDIO

A conclusione del proprio lavoro la Commissione ha apprezzato che le prospettive della domanda mondiale e nazionale di naviglio offrono la possibilità all'industria cantieristica nazionale, una volta opportunamente organizzata e razionalizzata, di continuare ad operare economicamente.

Per raggiungere tale obiettivo, la Commissione ha ritenuto che l'attuale capacità produttiva globale possa essere mantenuta, anche se si rende necessario nell'intento di ridurre i costi e rendere il settore competitivo dar luogo alla ristrutturazione dello strumento produttivo, soprattutto per quanto riguarda le aziende a partecipazione statale.

Detta riorganizzazione produttiva comporterà l'applicazione di una serie di misure che dovranno tendere, da un lato, al rammodernamento degli impianti attraverso una adeguata politica degli investimenti, e dall'altro a concentrazioni aziendali e produttive, accompagnate da opportuni provvedimenti diretti ad incentivare la razionalizzazione delle produzioni a monte dei cantieri, la specializzazione e la ricerca tecnica e scientifica.

Il pesante costo che la collettività sopporta, sia per l'applicazione delle leggi di sostegno in favore della cantieristica, che per le perdite delle aziende pubbliche trova, pertanto, giustificazione in relazione ad una efficiente razionalizzazione del settore, che dovrà diventare competitivo, almeno nell'ambito europeo.

Una tale linea appare coerente anche con il punto di vista comunitario.

In proposito la Commissione suggerisce che la politica di sostegno possa essere articolata in connessione con le nuove proposte per una politica comune del settore espresse dalla C.E.E., tenendo conto delle particolari esigenze italiane (sostegno alla produzione del 10 per cento, cui dovrebbe aggiungersi un ulteriore aiuto temporaneo e decrescente; sostegno agli investimenti mediante la corresponsione di un apposito contributo di interesse).

Si aggiungono a ciò altre provvidenze ed incentivi diretti a promuovere la domanda e ad agevolare l'industria navalmeccanica dal punto di vista fiscale.

La razionalizzazione dello strumento produttivo, di cui si è fatto cenno, comporta

però il prodursi di una serie di gravi problemi di natura sociale, sia in ordine ai livelli di occupazione, che alla situazione economica, ed alle prospettive di sviluppo di determinate zone critiche.

Detta questione ha fondamentale importanza per la programmazione, che deve assicurare una armonica evoluzione economica a tutto il Paese.

Ove quindi le scelte e le decisioni derivanti dal riassetto del settore incidano sui livelli di attività e di occupazione locale, appare necessario predisporre, nelle zone interessate, altre attività a prevalente carattere industriale, capaci di salvaguardare la struttura di fondo delle economie regionali colpite dagli effetti derivanti dalla cessazione o dalla riduzione del lavoro nei cantieri.

Il problema delle salvaguardie delle situazioni e delle prospettive locali va affrontato, secondo la Commissione, da un punto di vista globale, sia nel campo infrastrutturale che in quello dei servizi, oltre che in quello, già indicato, delle attività sostitutive.

L'attuazione delle soluzioni compensative ad effetto positivo sulle zone interessate deve essere sincronizzata con l'attuazione delle misure di riorganizzazione produttiva il cui effetto sulle stesse zone sia negativo, per evitare che vi si determinino sfasamenti nel livello di attività economica e di occupazione.

Il nuovo orientamento modifica sostanzialmente la precedente impostazione del problema nell'ambito del Programma. La capacità produttiva globale non deve più essere ridotta, ma si deve dar luogo ad un processo di razionalizzazione produttiva, mentre l'impegno dell'azione pubblica non si limita più a problemi della manodopera interessata alle operazioni di riconversione, ma si estende ai livelli di attività, di occupazione, di sviluppo delle economie regionali e locali, che devono essere salvaguardate.

In questo senso, infatti, si esprime il « Programma di sviluppo economico per il quinquennio 1966-70 » nel testo unificato approvato della Camera dei Deputati (1).

E' anche da rilevare la nuova sistemazione data al problema dell'aiuto pubblico.

Due elementi appaiono a questo proposito determinanti: anzitutto la nuova politica cantieristica proposta dalla C.E.E., che risulta in grado di dare una risposta, con alcuni correttivi, alle esigenze italiane.

In secondo luogo il riconoscimento di una priorità al settore cantieristico per quanto riguarda gli effetti dei fondi pubblici erogati a sostegno del settore, in una prospettiva che ne esalti l'efficienza.

LE DECISIONI DEL CIPE

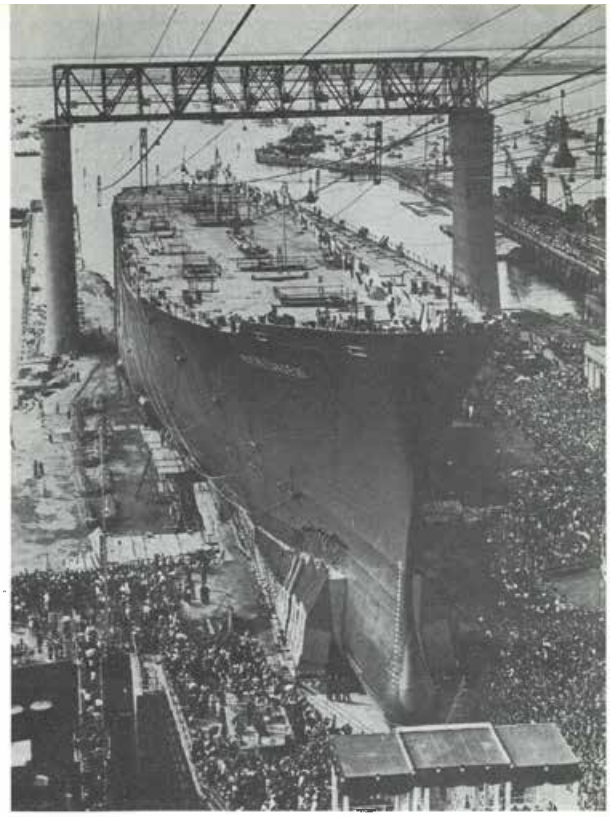
Su dette basi intervenivano le decisioni del CIPE del 7 ottobre 1966, che comportavano una riorganizzazione del settore sulla base dei seguenti principi:

— mantenimento della capacità produttiva globale;

— adeguata politica degli investimenti;

— fusione in una sola azienda delle società del gruppo Fincantieri;

— concentrazione e specializzazione produttiva dei cantieri;



Il trasporto di passeggeri via mare ha subito negli ultimi anni una notevole evoluzione; difficilmente verranno costruite ancora unità della grandezza della Michelangelo (nella foto, al momento del varo), tuttavia si può prevedere nel prossimo futuro una notevole domanda di naviglio passeggeri di piccola e media grandezza, da adibire al servizio crocieristico.

— politica degli aiuti nell'ambito delle direttive della C.E.E.;

— razionalizzazione delle lavorazioni a monte;

— promozione dello sviluppo della flotta;

— provvidenze per assicurare il mantenimento e l'incremento del livello di occupazione di attività economiche nelle zone interessate.

I concetti che abbiamo indicato delineano, tutti insieme, una politica programmata di settore che tiene conto, in una visione nuova e più moderna, delle implicazioni di diversa natura che risultano connesse con la politica cantieristica.

Alle misure che riguardano la riorganizzazione e la razionalizzazione del settore produttivo si affiancano, infatti, nell'ambito di una politica di sviluppo, due importantissime linee di interventi. La prima, è diretta ad assicurare la promozione della domanda navale interna, che si apprezza dover costituire il volano per l'industria navalmeccanica nazionale, e trova concreta strutturazione nei provvedimenti a favore degli armatori, sia per quanto riguarda il rinnovo che lo sviluppo della flotta (leggi sul credito navale e sulle demolizioni).

La seconda mira a conseguire una osmosi tra le esigenze della programmazione economica settoriale, a livello nazionale, e quelle della programmazione regionale che deve preoccuparsi delle prospettive di sviluppo delle zone interessate.

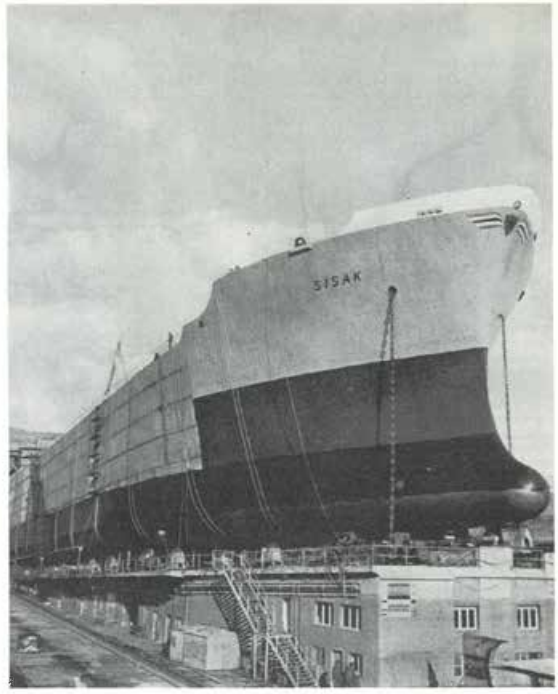
Questo genere di impostazione risulta di fondamentale importanza per la programmazione, che deve assicurare una armonica evoluzione a tutto il Paese. Quelle decisioni del

CIPE, pertanto, che riguardano interventi e impegni per la zona genovese e la zona triestina appaiono profondamente caratterizzanti di una politica programmata e integrata che punta al risanamento di un settore produttivo, preoccupandosi contemporaneamente di salvaguardare la struttura di fondo delle economie regionali colpite dagli effetti derivanti da tale risanamento. La risposta a tale complesso problema, è stata data dal CIPE da un punto di vista globale, che tiene presente, in un contesto ordinato e coerente, le esigenze delle zone interessate. Gli interventi riguardano pertanto le infrastrutture, i servizi e le attività sostitutive, mirando non soltanto a garantire nel tempo uno stand-still dei livelli di occupazione globale e della potenzialità economica locale, ma anche ad assicurare sviluppo armonico e progressivo miglioramento economico alle regioni toccate dal piano di risanamento.

A questi principi si è ispirato, infatti, il piano di risanamento e di ristrutturazione del settore che il CIPE ha messo a punto per la C.E.E. —. Con detto Piano il Governo italiano teneva fede ai termini stabiliti all'impegno assunto a suo tempo in sede comunitaria. Il programma si informava alle linee di politica contenute nelle conclusioni della Commissione Caron e prevedeva la concentrazione aziendale e produttiva delle aziende del Gruppo Fincantieri, accompagnate da altri provvedimenti che miravano a favorire la diminuzione dei costi di produzione. Nel piano si dava conto anche dei programmi aziendali privati, per i quali, tuttavia, il Governo italiano non poteva assumere responsabilità.

Anche nel documento destinato alla C.E.E., intitolato « Indicazioni programmatiche per la riorganizzazione dell'industria cantieristica italiana », era cenno delle difficoltà di natura sociale che il Governo italiano prevedeva per l'attuazione delle misure di sistemazione produttiva del settore.

Il Governo italiano non mancava di richiamare l'attenzione della C.E.E. sul fatto che esso aveva dovuto già assumere iniziative, per lo sviluppo di attività industriali da parte di aziende a partecipazione statale e la realizzazione di nuove infrastrutture, notevolmente onerose. Esse, d'altra parte, erano considerate indispensabili per garantire il riequilibrio delle economie regionali e locali.



Un varo presso un cantiere jugoslavo. Nella vicina Repubblica federale, i costi sono inferiori a quelli dei nostri cantieri, tuttavia le decisioni prese in Italia a seguito delle conclusioni della Commissione Caron fanno sperare che nel volgere di un quinquennio anche i nostri costruttori navali potranno essere in grado di produrre a costi finalmente competitivi.

LA LEGGE NATALI

Il programma era strettamente connesso con un nuovo provvedimento legislativo recante provvidenze a favore dell'industria cantieristica navale, provvedimento che, già depositato in Parlamento, si trova oggi all'esame della C.E.E.

Il nuovo schema di disegno di legge — legge Natali — è articolato in vari titoli, che riguardano, rispettivamente i contributi per i lavori navali, gli interventi diretti a facilitare la strutturazione e la riorganizzazione dell'industria cantieristica, quelli che riguardano la conversione dell'attività cantieristica e, infine, indicazioni metodologiche e regolamentari.

La legge Natali si presenta come uno strumento fondamentale per garantire la sopravvivenza e il risanamento dell'intera industria cantieristica italiana. Essa copre un periodo quinquennale dal 1967 al 1971, ed assicura, con i necessari temperamenti e controlli, contributi per nuove costruzioni navali. La percentuale dei contributi sul costo finale della nave decresce nel tempo, coerentemente con le richieste e gli impegni assunti in sede comunitaria. La legge prevede anche i contributi per trasformazioni di navi a scafo metallico, installazione di nuovi apparati motori di propulsione nelle lavorazioni di riparazione, modificazione e trasformazione di navi mercantili.

I piani di ristrutturazione e riorganizzazione aziendale devono essere presentati al Ministero della Marina Mercantile entro due anni dall'entrata in vigore della legge e, in relazione al contenuto di questi piani, sono previsti contributi di interesse sugli investimenti e facilitazioni fiscali. In caso poi di conversione totale di cantieri, dall'attività cantieristica ad altra attività produttiva, sono previste ulteriori provvidenze.

Presso il Ministero della Marina Mercantile viene istituito un Comitato consultivo interministeriale, che esegue gli accertamenti sulla situazione generale, formula programmi e proposte di studi e ricerche, ed esprime pareri sulla concessione dei contributi.

Per i lavori navali minori, è prevista la continuazione dell'attuale regime di aiuto.

L'attuazione della legge Natali prevede una spesa pubblica di circa 90 miliardi, di cui 80 destinati ai contributi alla produzione e 9-10 a favorire la ristrutturazione e la conversione delle imprese. 250 milioni sono riservati alla promozione degli studi nel campo delle costruzioni navali.

Lo schema di disegno di legge, attualmente dinanzi al Parlamento, in attesa di poter essere discusso dopo ottenuto l'assenso dalla C.E.E., si presenta pertanto come un tutto organico, e costituisce un contributo di fondamentale importanza per la sopravvivenza del settore, il quale dalla legge Natali trarrà incentivo per un nuovo slancio produttivo, in quel campo della costruzione navale, che tradizionalmente costituisce uno dei più apprezzati settori di attività del lavoro italiano.

(1) Ministero del Bilancio - Programma di sviluppo per il quinquennio 1965-69 - Roma 1965 - pag. 143.
(2) Roma 1966 - pag. 109.

La nuova politica cantieristica italiana

Prof.

Mariano Gabriele

Il dopoguerra ha visto sempre più affermarsi nel mondo la costruzione navale giapponese, nella scia della quale si sono mosse anche la industria cantieristica svedese e quelle di taluni Paesi nuovi costruttori. E' essenzialmente questo il motivo conduttore di una evoluzione storica notevole, che si è svolta praticamente ai danni delle industrie cantieristiche dei paesi europei, tradizionali costruttrici di navi.

Nella situazione generale di decadenza, che ha colpito l'industria europea di settore, la navalmeccanica italiana ha risentito notevolmente della pressione della concorrenza estera, per cui lo Stato ha dovuto intervenire, garantendole, attraverso contributi diretti, un minimo di riequilibrio dei costi per assicurarle la sopravvivenza. Questa necessità di sopravvivenza — è indispensabile sottolinearlo — non dipende da una gratuita scelta politica, ma da evidenti necessità di ordine strategico ed economico, collegate con lo sviluppo della flotta mercantile e di quella militare, con non indifferenti implicazioni anche ai fini della difesa del Paese (1).

Tuttavia, nel tempo, gli interventi dello Stato sono venuti a diminuire percentualmente, fino a dimezzarsi. L'esistenza, però, di contributi diretti, è stata criticata dalla C.E.E. in relazione ad una politica generale comunitaria diretta ad eliminare ogni distorsione della concorrenza. D'altra parte l'art. 92 — paragrafo 3 del *Trattato di Roma* — « pur considerando compatibili gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o

(1) « Il Governo italiano tiene inoltre a sottolineare che, nel quadro di una realistica valutazione della situazione di fatto del settore, non potrà rinunciare, per ragioni politiche, nonchè per altre attinenti alla propria difesa, alla sua industria cantieristica adeguatamente razionalizzata », lettera del Ministro degli Esteri italiano, Fanfani, al Presidente della Commissione della C.E.E., Hallstein, del 15 maggio 1965.

di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse », prevede esplicitamente che « gli aiuti alle costruzioni navali esistenti alla data del 1° gennaio 1957, in quanto determinati soltanto dall'esistenza di una protezione doganale, sono progressivamente ridotti alle stesse condizioni che si applicano per la abolizione dei dazi doganali, fatte salve le disposizioni del *Trattato* relative alla politica commerciale comune nei confronti dei Paesi terzi ».

Dette disposizioni portavano la Comunità ad esercitare una costante pressione sull'Italia affinché i contributi pubblici alla cantieristica fossero progressivamente ridotti, fino a scomparire.

Il Governo italiano, effettivamente, riusciva — come si è detto — a ridurre l'incidenza percentuale dell'aiuto sulla produzione navale, ma risultava impossibile nel primo decennio di applicazione del *Trattato* di eliminare del tutto l'intervento pubblico.

Tra il 1965 e il 1966, però, si verificavano alcuni fatti importanti e nuovi.

Da un lato la C.E.E., di fronte alle pressanti distorsioni della concorrenza che derivavano da aiuti diretti e indiretti concessi ai cantieri di paesi terzi, elaborava una nuova politica comunitaria di settore, destinata a svilupparsi essenzialmente su due linee:

— aiuto comunitario del 10% alla produzione navale, allo scopo di compensare le distorsioni della concorrenza dei paesi terzi;

— interventi pubblici, allo scopo di favorire la ristrutturazione e il risanamento del settore produttivo, per renderlo competitivo di fronte alla concorrenza estera.

Da parte sua, il Governo italiano, trovatosi di fronte ad una situazione ancora difficile alla scadenza della legge cantieristica 31 marzo 1961 n. 301, emanava, con l'approvazione comunitaria, una legge-ponte (legge 29 novembre 1965, n. 1372), la quale avrebbe dovuto permettere agli organi governativi di elaborare una nuova politica, d'intesa con la C.E.E.

Veniva pertanto costituita dal CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) nella sessione dell'ottobre 1965, una Commissione Interministeriale di Studio per i cantieri navali, presieduta dal Segretario del CIPE, Sottosegretario al Bilancio, Senatore Caron.

Tale Commissione doveva effettuare una approfondita indagine sui problemi dell'industria cantieristica, tenendo conto degli impegni di natura internazionale derivanti dall'adesione dell'Italia alla C.E.E. e delle indicazioni contenute nel Programma. Il Programma, infatti, nella sua prima stesura, indicava che la cantieristica sarebbe stata « oggetto di una approfondita azione rinnovatrice e razionalizzatrice », che avrebbe dovuto fondarsi su una sensibile riduzione del-

la capacità produttiva globale, sulla continuazione dell'aiuto pubblico e sull' attuazione di opportune riconversioni industriali, senza pregiudizio per la manodopera occupata.

Il lavoro della Commissione Caron portava alla formulazione di talune linee di politica economica e sociale ed alla elaborazione di un piano di risanamento del settore.

La Commissione, esaminate le prospettive mondiali e nazionali della domanda di naviglio, nonché la natura dell'offerta, concludeva che l'industria cantieristica italiana avrebbe potuto economicamente sopravvivere, purché fosse stata opportunamente riorganizzata e razionalizzata. Il costo sopportato dalla collettività per la continuazione dell'aiuto pubblico e per il ripianamento delle perdite delle aziende a partecipazione statale nel settore, avrebbe trovato piena giustificazione se fosse stato attuato un processo di competitivizzazione della cantieristica italiana, almeno nell'ambito europeo.

Tutto ciò andava inquadrato nella situazione particolare delle zone interessate alla riorganizzazione cantieristica, zone particolarmente nevralgiche, nelle quali i cantieri avevano una funzione portante dell'economia locale. Era necessario, quindi, tenere conto anche di queste esigenze.

Pertanto, lo stesso Programma di sviluppo economico nazionale veniva modificato, nel senso che la capacità produttiva globale non doveva più essere ridotta, ma doveva situarsi a un livello ottimale da definirsi in relazione alle esigenze dello sviluppo tecnologico e della razionalizzazione produttiva.

Il 7 ottobre 1966 il CIPE, sulla base del rapporto finale della Commissione Caron, assumeva una serie di decisioni, che comportavano la riorganizzazione del settore cantieristico sulle seguenti basi:

— fusione in una sola azienda delle società del Gruppo Fincantieri;

— concentrazione e specializzazione produttiva;

— adeguata politica degli investimenti;

— mantenimento della capacità produttiva globale;

— politica degli aiuti nell'ambito delle direttive della C.E.E.;

— promozione dello sviluppo della flotta;

— razionalizzazione delle lavorazioni a monte;

— provvidenze per il mantenimento e l'incremento del livello di occupazione e di attività economica nelle zone interessate dall'ordinamento di settore.

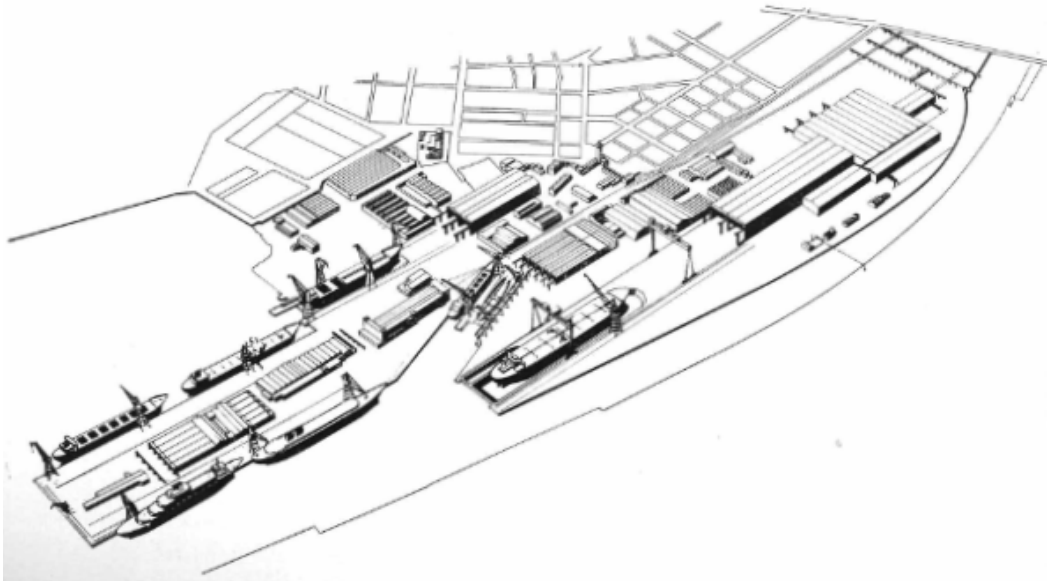
E' su questo ultimo punto che si è sviluppata la polemica all'interno, mentre sul problema degli aiuti si sono svolte successive trattative in sede C.E.E..

Per quanto riguarda le provvidenze all'interno, l'attenzione dei

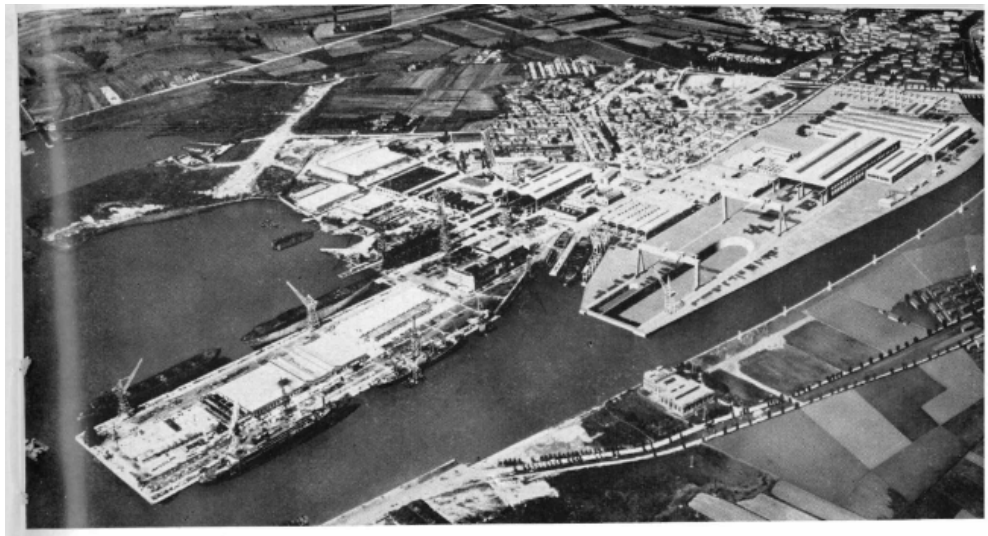
Ministri si è rivolta soprattutto alle zone di Genova e di Trieste. Nella zona di Trieste, dove appariva necessario procedere alla eliminazione del cantiere di S. Marco come centro di produzione navale, veniva localizzata una nuova grande azienda mista IRI-FIAT per i motori navali; inoltre la direzione della nuova grande azienda unificata a partecipazione pubblica, ITALCANTIERI, veniva insediata a Trieste, oltre ad altre provvidenze minori.

Per la zona di Genova era deciso un « pacchetto » di interventi, fondato essenzialmente su nuove infrastrutture e nuovi posti di lavoro nel settore industriale, che valesse a compensare la capitale ligure della perdita della direzione dell'Ansaldo.

La concentrazione della produzione navale del Gruppo a partecipazione statale negli Stabilimenti di Monfalcone, Sestri Levante e Castellammare di Stabia era accompagnata da un programma di adeguamento impiantistico notevole, il quale, una volta completato, avrebbe consentito nei tre centri citati la realizzazione di una produzione quantitativamente non inferiore a quella attuale del Gruppo. La concentrazione era accompagnata da una specializzazione della produzione navale per tipo e dimensioni, sia pure entro i limiti imposti dalla necessità di non rendere eccessivamente rigida l'offerta e di garantire un flusso di commesse ai singoli cantieri. In applicazione di detti principi, a Monfalcone vengono costruite grandissime unità da carico



Vista prospettica del Cantiere di Monfalcone



Vista aerea del Cantiere di Monfalcone con i nuovi impianti per la costruzione di navi fino a 300 000 tpl *(fotomontaggio)*

Lo stato di avanzamento dei lavori del bacino gigante del Cantiere di Monfalcone

secco e liquido, fino a una portata lorda di circa 250 000 tonnellate e navi passeggeri di grande tonnellaggio. A Sestri viene prodotto naviglio da carico secco, liquido o misto, o per carichi speciali (metaniere ecc.) di medio e grande tonnellaggio, fino a oltre 100 000 tpl. A Castellammare di Stabia, infine, si producono navi da carico secco, liquido, misto e passeggeri di piccolo e medio tonnellaggio, come pure navi aventi caratteristiche speciali (traghetti, carico di linea, unità militari ecc.).

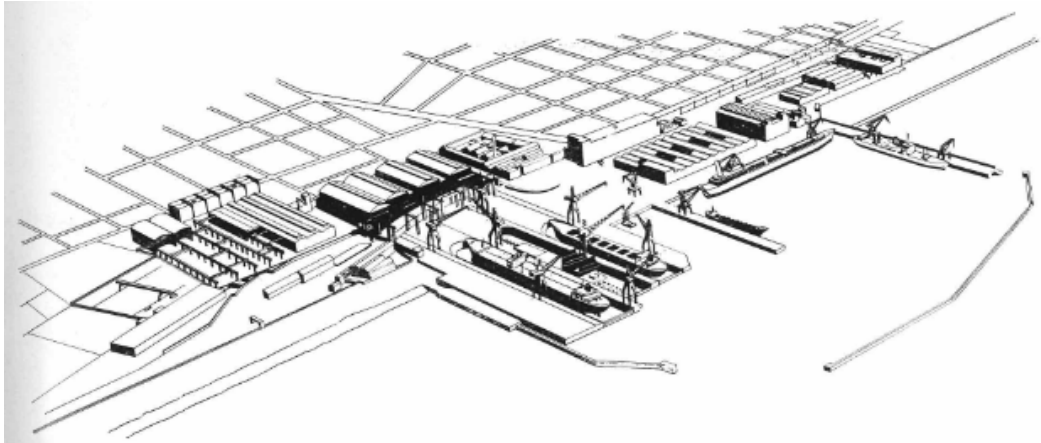
Una eccezione, nella riorganizzazione produttiva del Gruppo, veniva fatta per il cantiere di Muggiano-La Spezia. Ogni decisione in proposito, coerentemente con quanto indicato nella relazione della Commissione Caron, veniva subordinata alla creazione in loco di adeguate attività sostitutive, data l'importanza che ai fini dell'economia locale era riconosciuta a tale cantiere. Il problema di La Spezia è ancora all'esame dei competenti organi governativi.

L'attuazione di detti piani prevede un notevole sforzo finanziario da parte dei cantieri: gli investimenti per la sistemazione dei centri cantieristici di Muggiano, Sestri e Castellammare di Stabia ammontano a circa 25 miliardi, oltre agli investimenti, notevolmente maggiori, che si rendono necessari per attuare le misure di riequilibrio delle economie regionali e locali. Si aggiungono a ciò i rilevanti investimenti, pure dell'ordine di parecchi miliardi, previsti dai programmi di razionalizzazione, dei cantieri privati e del cantiere Breda di Marghera.

In sede C.E.E., nel frattempo, era condotta avanti la discussione sul nuovo schema di disegno di legge presentato dal Ministro della Marina Mercantile, Natali, destinato a regolare per un quinquennio la politica italiana di settore. Il disegno di legge è articolato in vari titoli, che riguardano i contributi per i lavori navali, gli interventi diretti a facilitare la ristrutturazione e la riorganizzazione dell'industria cantieristica, quelli relativi alle conversioni dell'attività cantieristica; seguono, infine, indicazioni metodologiche e regolamentari. Tale legge costituisce lo strumento fondamentale per garantire la sopravvivenza e il risanamento dell'industria cantieristica italiana.

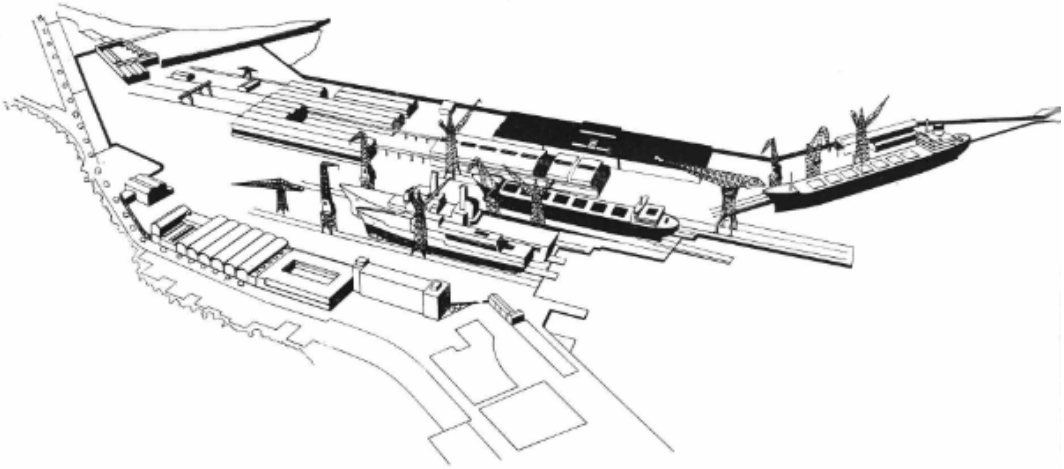
Per un quinquennio, dal 1967 al 1971, il provvedimento assicura, con i necessari temperamenti e controlli, i contributi pubblici per le nuove costruzioni navali, secondo una scala percentualmente decrescente nel tempo.

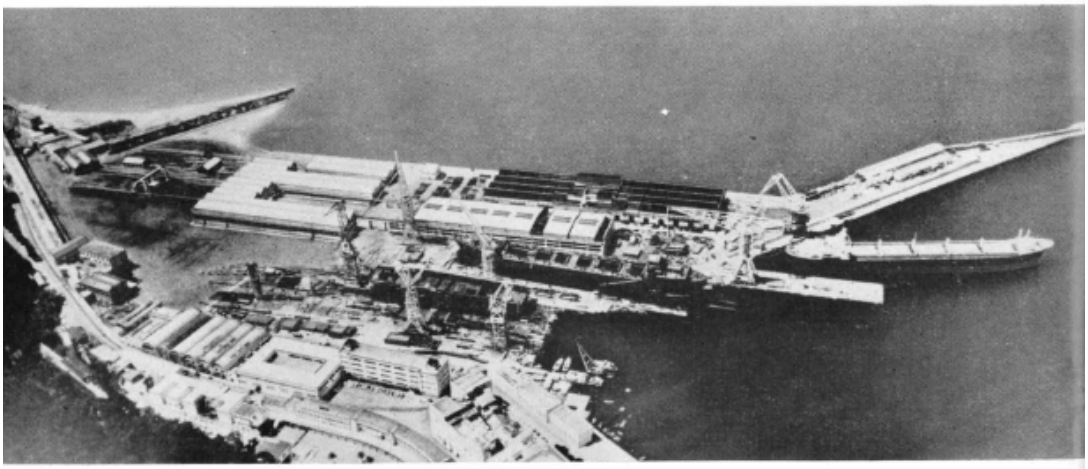
Tale degressività, in armonia con le richieste della C.E.E. e gli impegni assunti in sede comunitaria, costituisce uno stimolo importante per un progressivo adeguamento della industria cantieristica italiana ai costi internazionali. Esso si presenta come un tutto organico ed è stato apprezzato dalla medesima Comunità Europea, sebbene talune disposizioni transitorie riflettano esigenze tipicamente italiane. Queste esigenze, infatti, sono impostate in



Vista prospettica del Cantiere di Genova-Sestri

Vista da Nord dei bacini del Cantiere di Genova-Sestri





Vista prospettica ed aerea (fotomontaggio) del Cantiere di Castellammare di Stabia

un disegno preciso tendente a sostenere e a sollecitare la riorganizzazione produttivistica dei cantieri.

I piani di ristrutturazione e riorganizzazione aziendale devono essere presentati al Ministero della Marina Mercantile entro due anni dall'entrata in vigore della legge, e in relazione al loro contenuto è prevista la corresponsione di contributi di interesse sugli investimenti e la concessione di facilitazioni parziali.

Provvidenze diverse sono poi con-

template in caso di conversione totale di cantieri navali dall'attività di costruzione del naviglio ad altre attività produttive. Organo fondamentale di propulsione e di controllo per l'attuazione di questa politica è un apposito Comitato Interministeriale che siede presso il Ministero della Marina Mercantile ed ha il compito di eseguire accertamenti sulla situazione generale del settore, di formulare programmi e proposte di studi e ricerche, di esprimere il parere sulle richieste di concessione dei contributi.

E' lecito attendersi dalla approvazione della legge Natali un nuovo slancio produttivo da parte della costruzione navale italiana.

I dati statistici più recenti, relativi al lavoro eseguito e al portafoglio di ordini della industria cantieristica nazionale confermano la validità della linea scelta dal Governo italiano.

Inoltre — ed è questo motivo di grande interesse — la produttività nei cantieri italiani tende ad aumentare nel suo complesso.

La sollecita approvazione della legge Natali, da parte del Parlamento, coronerà un travagliato periodo di lavoro e di studio e darà agli organi di Governo il mezzo per potere intervenire efficacemente e costruttivamente per favorire la razionalizzazione e lo sviluppo dell'attività in un settore produttivo che è stato sempre vanto per l'Italia.

MARIANO GABRIELE

La politica portuale italiana

Prof.
Mariano Gabriele

Sembra utile sottolineare ancora una volta quella che è l'importanza determinante, ai fini dello sviluppo economico e industriale del Paese, del sistema portuale.

Attraverso i porti, come è noto, passa il 90% delle importazioni e il 50-60% delle esportazioni.

Il nostro Paese, accanto al merito di avere ricostruito gli scali marittimi completamente devastati dalla guerra, ha registrato la carenza di non averlo fatto con una prospezione a lungo termine, per cui i porti — può dirsi — mano a mano che venivano ricostruiti apparivano superati dal progresso tecnico, dalla crescente dimensione unitaria delle navi, dalla pressione incontenibile della domanda di servizi portuali.

Con l'instaurazione in Italia della politica di piano, il settore dei porti è venuto in particolare evidenza. Il Programma esplicitamente dichiara di mirare, per il settore portuale, all'incremento della produttività da conseguirsi « attraverso la esecuzione di opere, attrezzature e impianti », nonché attraverso « la massima integrazione tra sistema portuale e sistema di trasporto terrestre», tendendo ad eliminare le deficienze funzionali che si oppongono ad una coordinata attività del settore nel quadro delle esigenze connesse con lo sviluppo economico nazionale.

In relazione a detta esigenza, non più procrastinabile, le Amministrazioni della Marina Mercantile e dei Lavori Pubblici hanno effettuato nel 1964 una indagine tendente ad appurare particolareggiatamente il fabbisogno di opere marittime, in relazione alle necessità immediate e di sviluppo del sistema portuale italiano.

Sono stati esaminati i piani regolatori già approvati, i progetti più recenti sulle nuove realizzazioni e tutte le richieste di nuovi interventi. Una particolareggiata analisi di tut-

te le esigenze dei porti italiani — sia in relazione al completamento di opere già in corso, sia in relazione a nuovi interventi — insieme ad una attenta rivalutazione dei costi per aggiornarli ai prezzi reali, conduceva alla stima di un fabbisogno globale di oltre 800 miliardi di opere *in lire 1963* da realizzare per attuare un programma generale di potenziamento dei porti marittimi nazionali. Detta somma comprendeva tutte le esigenze e le istanze tecnicamente valide che, alla luce della dinamica attuale dei traffici presentavano rilevanza, sia pure con un grado diverso di urgenza, ai fini della formulazione di un programma pluriennale completo.

Più in particolare, si possono indicare le seguenti categorie di opere, il cui costo risulta compreso nel fabbisogno complessivo:

— opere già previste nei piani regolatori;

— opere di prima urgenza da realizzare con priorità ai fini di un aumento di efficienza nei porti;

— opere ancora in progetto ma di rilevante importanza tecnica;

— opere per porti nuovi o non classificati, anche a lunga scadenza.

Partendo da questo panorama generale del fabbisogno, alla luce di princìpi indicati dal programma e suggeriti dalle prospettive di sviluppo collegate alle urgenze di breve e di medio periodo, le Amministrazioni competenti hanno definito un piano quinquennale dei porti per un fabbisogno complessivo di 260 miliardi, sempre *in lire 1963*. In applicazione a quanto già indicato nel programma di sviluppo economico, tenuto conto della disponibilità globale di risorse destinate agli impieghi sociali, il piano quinquennale dei porti è stato redatto sulla base dei seguenti criteri:

— considerazione primaria dei grandi porti di interesse nazionale, la cui funzionalità ed efficienza presenta influenze dirette sull'ordinato sviluppo della vita economica del Paese;

— interventi specifici nei porti dello sviluppo, i quali, in numero limitato, per il ritmo di espansione dei loro traffici e le prospettive offerte dall'area circostante, avranno una funzione rilevante per lo sviluppo di determinate regioni;

— collegamenti e raccordi ferroviari e stradali e impianti complementari destinati a potenziare la capacità di raccolta e smistamento delle merci dai e per i porti, garantendone il più razionale funzionamento;

— arredamenti meccanici, fissi e mobili, attrezzature e mezzi di trasporto diretti ad esaltare la produttività degli impianti esistenti;

— opere urgenti dirette ad eliminare strozzature ed a permettere la migliore e più funzionale utilizzazione immediata degli impianti e delle attrezzature esistenti;

— ammodernamento e potenziamento del parco effossorio allo scopo di garantire il servizio regolare di escavi per il mantenimento dei bacini alle quote necessarie;

— opere di difesa delle coste, degli abitati e del demanio marittimo;

— opere dirette ad evitare l'inquinamento delle acque marine dallo scarico delle petroliere, in relazione alla convenzione di Londra, ratificata dal nostro Paese.

Il Piano era diretto a conseguire, come obiettivo principale nei porti di particolare rilevanza per l'economia nazionale, un sostanziale incremento della produttività. Esso doveva pure conseguire nei porti minori una migliore funzionalità in relazione all'industrializzazione del Mezzogiorno e alla possibilità di specializzazione per il cabotaggio, la pesca e il turismo.

E' evidente che solamente la concentrazione dei mezzi disponibili poteva dare un valore qualificante agli interventi, garantendo il conseguimento degli obiettivi strategici che costituiscono la ragione d'essere del piano quinquennale dei porti. Nel piano erano compresi gli interventi della Cassa del Mezzogiorno, per circa 40 miliardi, che si riferivano soprattutto ad attrezzature portuali collegate allo sviluppo industriale del Mezzogiorno.

Il piano quinquennale dei porti comprendeva:

— opere da realizzare nei seguenti cinque anni in dipendenza di leggi già in vigore: dette opere risultavano già finanziate in relazione a stanziamenti di bilancio e a provvedimenti legislativi già esistenti;

— nuove opere e attrezzature portuali che, compresa la quota di 40 miliardi già disponibile della Cassa per il Mezzogiorno, prevedevano una spesa complessiva di circa 166 miliardi, di cui 47 miliardi dovevano essere destinati alle opere foranee e di difesa dei porti, 49 miliardi alle opere di banchinamento, 39 miliardi agli arredi e ai servizi, 25 miliardi agli escavi, 6 miliardi all'edilizia demaniale;

— l'ammodernamento e il potenziamento del parco effossorio, gestito dal Servizio Escavazione Porti del Ministero dei Lavori Pubblici, che prevedevano investimenti per oltre 17 miliardi;

— 7 miliardi per gli impianti di depurazione;

— 8 miliardi per la difesa delle coste e la tutela del demanio marittimo;

— altre opere per circa 11 miliardi facevano carico a investimenti privati.

Deve essere sottolineato che un aspetto è emerso, fin dai primi studi in campo portuale, dalla situazione esistente e dalle esigenze che si prospettavano: il rischio di un intervento disperso che, alla resa dei conti, risultasse vanificato di fronte alla tendenza del traffico a concen-

trarsi in alcuni punti nodali del sistema portuale.

Di qui l'esigenza di una massima concentrazione degli sforzi negli scali di maggiore interesse per assicurare livelli di produttività elevati ai singoli investimenti.

Vanno richiamati, in proposito, specialmente due elementi, i quali concorrono a rendere necessaria la massima concentrazione possibile della spesa, e precisamente la limitatezza delle risorse disponibili, da un lato, e l'elevatissimo costo delle opere, dall'altro.

I porti moderni, in relazione alle caratteristiche del traffico che appare condizionato dal costante aumento della stazza e dalla velocità delle navi, hanno la necessità di essere dotati di fondali sempre maggiori, di banchine più ampie, di adeguate complesse attrezzature meccaniche, di rapide vie di collegamento con l'entroterra.

Queste condizioni, come rilevato nella più recente « Relazione sullo stato di attuazione del programma di opere portuali », redatta a cura del Ministero dei Lavori Pubblici, sono indispensabili per ridurre al minimo le soste delle navi nei porti ed eliminare il fenomeno del congestionamento e delle code che ha semiparalizzato i nostri maggiori scali negli ultimi anni, provocando pericolosi dirottamenti di traffici verso porti esteri concorrenziali.

Ma per potenziare adeguatamente i porti di interesse nazionale al fine di renderli ricettivi ai moderni traffici, offrendo nel contempo agli operatori tutti i servizi necessari ai più bassi costi possibili, occorrono mezzi finanziari imponenti, che possono essere assicurati, in relazione alla limitatezza delle risorse disponibili, solo con una massiccia concentrazione di spesa.

D'altra parte la tendenza alla concentrazione dei traffici su pochi scali, connessa all'evoluzione tecnica del mercato dei noli, si verifica in tutti i principali Paesi del mondo, e, proprio al fine di assecondare tale tendenza, i piani di sviluppo portuale già in gran parte realizzati in Francia, Germania, Inghilterra, Olanda e Belgio, prevedono la concentrazione di notevoli investimenti solo sui principali porti, come Amburgo, Marsiglia, Rotterdam, Anversa, Liverpool.

La situazione dei porti italiani appariva quanto mai grave e il Governo ritenne necessario avviare senza indugio la realizzazione di un programma di potenziamento delle infrastrutture portuali esistenti. Lo strumento scelto fu costituito dalla legge 27 ottobre 1965 n. 1200, la quale autorizzava una prima tranche di spesa di lire 75 miliardi in ragione di lire 15 miliardi all'anno dal 1965 al 1969 (1). Questa legge era stata concepita in funzione del-

(1) Successivamente, lo stanziamento è stato integrato da 5 miliardi aggiuntivi all'anno.

la politica di piano e prevedeva all'art. 2 che « in relazione al prevedibile andamento dei traffici erariali ed alla possibilità del mercato potranno, sulla base del Programma di sviluppo economico, essere autorizzate maggiori spese per opere portuali in aggiunta a quelle previste ».

I ministeri dei LL.PP., Marina Mercantile, Bilancio e Tesoro provvidero a definire il piano generale degli investimenti ripartiti come dalla nota (2).

Per quanto riguarda la già richiamata esigenza della concentrazione, è da rilevare che, su 144 porti classificati, solo 29 sono stati inclusi nel programma, e che ai 7 porti di preminente interesse nazionale, Genova, Venezia, Napoli, Savona, Livorno, La Spezia, Trieste, è stato destinato il 74% del totale disponibile per opere marittime. E in effetti è in tali porti, per i quali l'intervento è stato riconosciuto di assoluta priorità, che si concentra il 50% del traffico e si verifica la massima congestione.

Per quanto riguarda le altre scelte, si può sottolineare che l'intervento previsto è integrato da quelli della Cassa per il Mezzogiorno per i porti industriali e i porti dello sviluppo nelle regioni meridionali.

Successivamente si è dato luogo, attraverso le modalità imposte dalle leggi, al programma esecutivo. Sembra importante soffermarvi l'attenzione sopra, proprio perchè, se questo è stato l'aspetto meno brillante del tema che stiamo trattando, al tempo stesso è il tema di maggiore attualità. Non si deve dimenticare infatti che la situazione nel nostro Paese, per quanto riguarda le norme che regolano la esecuzione delle opere marittime è tale da vanificare in parte lo sforzo che lo Stato compie per realizzare nuove infrastrutture e adeguare il proprio sistema portuale alle necessità della vita economica moderna.

Dopo tre anni dalla approvazione della legge 1200 può dirsi che il processo di realizzazione sia veramente avviato soltanto ora, attraverso i numerosi adempimenti che sono prescritti dalla legge per i bilanci,

(2) *In milioni di lire*: Genova 15 600; Venezia 12 500; Napoli 12 000; Savona 4 050; Livorno 2 490; La Spezia 2 300; Trieste 2 500; Ravenna 2 000; Nogaro-Torviscosa 500; Ancona 2 000; Bari 1 100; Civitavecchia 1 350; Catania 1 500; Cagliari 1 500; Crotone 500; Golfo Aranci 1 500; Imperia (Porto Maurizio-Oneglia) 550; Mazara del Vallo 400; Olbia 400; Porto Empedocle 2 540; Piombino 500; Reggio Calabria 500; S. Benedetto del Tronto 500; Viareggio 470; Vibo Valentia 450; Casciolino 800; Ortona 400; Riposto-Giarre 600.

Inoltre, per il potenziamento del Servizio Escavazione Porti e dei cantieri di raddobbo dei mezzi effossori è stata destinata la somma di 3 miliardi di lire, ed infine per la installazione di impianti di depurazione delle acque di lavaggio delle navi nei principali porti, la somma di 500 milioni.

Successivamente fu riconosciuta l'assoluta necessità di includere il porto di Porto Garibaldi (Ferrara) nell'anzidetto piano generale e pertanto con decreto interministeriale (Lavori Pubblici, Marina Mercantile, Bilancio e Tesoro) 10 agosto 1966 è stata destinata a detto scalo la somma di 800 milioni di lire, a valere sulle disponibilità che si sarebbero conseguite nell'appalto dei lavori già programmati.

gli appalti ecc. Sembra giusto ed esatto rilevare che una tale situazione — fatta salva la stessa buona volontà delle Amministrazioni interessate, buona volontà massima che si è ancora una volta chiaramente appalesata in questa occasione — non può essere definita funzionale o soddisfacente, dal momento che la pressione del traffico sui porti, risulta così intensa da non consentire respiro.

Un esame delle cause porta a considerare che le opere marittime presentano caratteristiche tecniche tali da richiedere tempi di esecuzione e di realizzazione, nella fase amministrativa, particolarmente lunghi. Pur non potendosi individuare con precisione e in termini quantitativi l'influenza che singoli fattori esercitano su questi tempi (in quanto sarebbero necessarie sia analisi di tutte le diverse fasi delle procedure amministrative, della progettazione, della esecuzione dei lavori, dei controlli, sia dei tempi « tecnici » in senso stretto in relazione a parametri di efficienza che tengano anche conto delle tecnologie e dei mezzi impiegati), si può ritenere che i principali problemi esistenti nel settore siano i seguenti, elencati in ordine alla importanza dell'azione da essi esercitata sull'intero processo di realizzazione delle opere marittime:

a) Una larga parte dei lavori da eseguire sono effettuati in zone fortemente condizionate dagli eventi meteorologici che rendono praticamente i lavori a carattere quasi esclusivamente stagionale; i tempi effettivamente utilizzabili non superano spesso i 4-5 mesi e molte volte l'azione di fattori naturali (mareggiate, ecc..) procura interruzioni quando non addirittura necessità di rifacimento dei lavori già effettuati.

b) A causa dei finanziamenti pervenuti al settore (almeno fino alla legge 1200) in misura limitata e in quote estremamente frazionate, le progettazioni delle singole opere hanno finora praticamente sempre seguito la concessione dei finanziamenti stessi. Tali progetti, pur riguardando opere tecnicamente non eccessivamente complesse, comportano lavori di indagine ampi e approfonditi (rilievi delle coste, valutazione dei fondali, analisi dei terreni, ecc.). Inoltre, detti elementi risultano estremamente variabili in conseguenza dei movimenti delle acque e richiedono, pertanto, continui aggiornamenti e verifiche dei progetti stessi. Pertanto, i progetti, sia che vengano elaborati dai Lavori Pubblici, sia che vengano effettuati in base all'appalto-concorso, assorbono molto spesso tempi superiori ad un anno, e non raramente richiedono modifiche per adeguamento alle nuove situazioni locali che si vanno producendo.

c) Le procedure amministrative riguardanti le opere marittime non differiscono molto da quelle che riguardano le altre opere pubbliche.

E' da ricordare che si tratta di uno dei pochi settori ancora non decentrati; inoltre, alcuni tentativi che sono stati fatti per lo snellimento delle procedure (3) non hanno apportato riduzioni di tempo.

Sono questi sostanzialmente i problemi maggiori che condizionano una tempestiva attuazione dei piani di investimento.

Esistono, naturalmente, anche altri problemi. Non sarà male ricordare, ad esempio, che, dal punto di vista delle imprese, sarebbe opportuno ricevere in assegnazione lavori di entità tale da consentire una gestione economicamente più conveniente, per la possibilità di ripianare su una scala più ampia le spese generali e quelle di montaggio e smontaggio dei cantieri. Ciò dovrebbe essere accompagnato naturalmente da una programmazione tecnica e finanziaria tempestiva dei lavori da svolgere.

E' tuttavia da rilevare che, malgrado le difficoltà di cui si è parlato, negli ultimi 2-3 anni gli appalti non sono mai andati deserti e che i ribassi d'asta sono stati di entità notevole, superiori in media al 15%.

Come si è visto, esistono anche delle ombre, accanto alle luci, nel quadro della nuova politica portuale italiana. Essa, però, con l'avvio ad una politica di piano in un settore di fondamentale importanza per la strategia economica del Paese, ha certamente il grande merito di perseguire una unità di indirizzo ed una unità di spesa che costituisce certamente il fatto nuovo, in oltre un secolo di storia unitaria, che caratterizza nel settore la politica di piano. E la politica di piano nel settore portuale non è soltanto una maniera moderna di intendere e di risolvere il problema, quanto la sola forma di approccio ad una questione così difficile che dia garanzie di coerenza e di funzionalità nei riguardi dell'intera politica economica del Paese.

Cosa dire delle prospettive immediate? La pressione della domanda che è sempre costante sul sistema portuale italiano, induce a ritenere che l'espansione della domanda di servizi portuali aumenterà costantemente nella penisola, almeno a medio termine. Di fronte a tale domanda, la sola risposta valida può venire da una applicazione sempre più perfezionata della programmazione di settore. E vi sono due problemi che appaiono quanto mai urgenti e che bisognerà affrontare, l'uno dopo l'altro.

Il primo, veramente urgente, consiste nell'assicurare all'intervento pubblico — attualmente programmato fino al 1969 sulla base della legge 1200 — un rifinanziamento tempestivo che, tenuto conto dei tempi tecnici ed amministrati-

(3) Come la costituzione, presso il Consiglio Superiore dei LLPP, di una Commissione speciale, che avrebbe dovuto sostituire il parere del Consiglio di Stato.

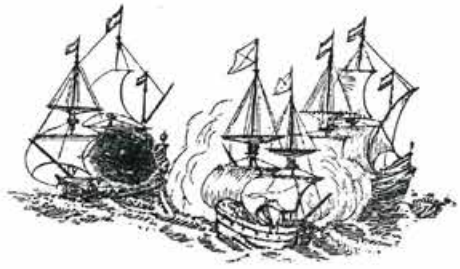
vi necessari, consenta di non interrompere il flusso degli investimenti nei porti, pena una perdita secca di ricchezza ed una vanificazione di parte dell'intervento pubblico. In altre parole, una volta che la farraginosa macchina di cui disponiamo per attuare gli investimenti pubblici è stata messa in moto, si deve ad ogni costo evitare di fermarla.

L'altra esigenza che è opportuno porsi nel più breve tempo possibile — e quindi con una prospettiva di anni — consiste nella revisione e nella semplificazione delle procedure attualmente prescritte per realizzare le opere marittime.

Grave errore che troppo spesso viene ripetuto — anche da chi non dovrebbe — è il ritenere che si tratti soltanto di un problema di finanziamenti pubblici. Si tratta, invece, di assicurare agli investimenti pubblici quella produttività e quella tempestività che nel mondo moderno devono caratterizzarli. Occorre pertanto impiantare una politica di « facilitazioni » — per riprendere un termine che ha un altro significato nella nomenclatura aeronautica — la più spinta ed efficace possibile. I necessari controlli dovranno, senza perdere di efficacia, non bloccare per tanto tempo il processo di realizzazione delle opere. In proposito una interessante lezione può venire dalle esperienze estere, anche da quelle europee: olandesi, inglesi, francesi, tedesche.

Con uno sforzo serio in questa direzione, non c'è dubbio che l'area di luce che si può riconoscere oggi alla politica di piano, si espanderà ulteriormente, a discapito delle ombre che ancora la affliggono.

MARIANO GABRIELE



Italian Civil Aviation Prospects and Problems

by

MARIANO GABRIELE

1. — It is in the last twenty-five years that Italian civil aviation, which had already enjoyed some success between the two world wars, has gained a solid reputation, forging its way forward from the rearguard position in which the close of hostilities had left it.

It had developed first between 1924 and 1943 with the support of the government which, besides providing the necessary infrastructures and services, granted the national airlines a subsidy per kilometre which wholly or partly compensated their operating deficits. The government may moreover be said also to have provided the demand for transport as 90% of the passengers on the national and colonial routes were civil servants and military personnel or persons connected in some way with government activities. The demand for air transport provided by tourism was practically inexistent.

Italian commercial aviation operated chiefly with seaplanes of Italian make, serving a very extensive network which, besides the national and colonial routes, included European and Mediterranean routes as well as some transatlantic ones. But as, at the time, the role of air transport was mainly political or connected with government logistics, the problem of the economic yield and commercial efficiency of the services was less pressing than in the post-war years of civil aviation's great expansion and very different.

The first years following the end of the war saw Italy's commercial aviation starting anew from scratch. Once the two companies LAI and ALITALIA had been set up in 1946, with the participation of foreign capital, activity on a modest scale was resumed by these companies as well as by several smaller ones doomed to disappear very quickly. The difficulties met with were considerable: the Italian aircraft construction industry had been destroyed; seaplanes were no longer used and conse-

quently the former ground equipment had become useless, while no new and adequate infrastructures were available. Planes left over from the war started flying from « military airports opened to civil traffic ».

Those were hard years indeed for Italian civil aviation at a time when world air transport had witnessed an unprecedented expansion largely as a result of the progress made and the experience acquired during the war. But this was only the beginning.

After the war, in fact, world air traffic never looked back. As can be seen in Table 1 (in the appendix) scheduled air traffic developed briskly thanks to the increased safety and speed of air travel as well as to growing demand. Leaving out the USSR, both passenger/kilometres and ton/kilometres increased 14 times between 1950 and 1971. If the figures for the Soviet Union and for charter flights are added to the foregoing, the enormous expansion of air navigation can be appreciated in full.

Over the same period there was a spectacular increase in Italian air traffic. As can be easily seen in Table 2 (in the appendix) the passenger/kilometres transported by the scheduled Italian services increased 63 times between 1950 and 1971 and the ton/kilometres 83 times. This means that in the period considered the Italian airlines acquired traffic on the passenger market at a rate 4.5 times as high as the world average. The corresponding increase in goods transported by Italian lines was about six times as high as the world increase.

In comparing these figures, however, it is necessary to bear in mind that the base year, 1950, had found Italian commercial air transport at a great disadvantage as compared with the major sister companies operating on a world scale. The lost war, only recently ended, had handicapped the Italian airlines considerably and had above all delayed their organizational nationalization and their take-off. It was in fact from the end of the 'fifties on, with the expansion of the ALITALIA company which gradually extended its network of scheduled services to all parts of the world, that significant progress was made.

It is therefore necessary to redimension to a certain extent the value of a confrontation based blindly on a comparison of figures. However the basic significance of this confrontation remains valid: in the 'sixties the Italian airlines rapidly recovered the ground lost and developed at a rate far exceeding the average world rate. This expansion occurred first in the domain of passenger traffic and then in that of freight transport, standing

up successfully to international competition in both cases although objective difficulties and pre-established dominant positions were present in many cases.

If all the foregoing is taken into account, it becomes possible to appraise the present situation at its true value. The annual report of ICAO — International Civil Aviation Organization — for 1971 shows, among other things, that Italy occupies the eighth place as regards the number of ton/kilometres (passengers, goods and mail): over 1.1 billion with an increase of 9.9% over 1970. In this classification, which is headed by the United States with more than 27 billion ton/kms., Italy is preceded by the USSR, the United Kingdom, Japan, Canada, France and the German Federal Republic. If, on the contrary, only the total number of ton/kms. on international routes were to be considered, Italy would rise to the seventh place.

As regards the number of passenger/kms. on international and domestics lines, Italian civil aviation also occupies the eighth place with over 9.4 billion (+12.5%), whereas if only the number of passenger/kms. on international lines were to be considered, the figure would be about 7.7 billion (+10.6%), bringing Italy up to the fourth place, preceded by the United States (37.9 billion passenger/kms.), the United Kingdom (17.8 billion) and France (10.5 billion).

As far as goods are concerned, Italy ranks ninth, considering domestic and international services together, with over 286 million ton/kms. (+4.1%), preceded by the United States (5.4 billion), the USSR (1.6 billion), the German Federal Republic, the United Kingdom, France, Japan, the Netherlands and Canada. If, on the contrary, only the number of ton/kilometres on international lines is considered, Italian civil aviation ranks seventh whereas it would drop to the seventeenth place if only domestic freight transport were to be considered.

The most significant point emerging from the above figures is the different place occupied by Italian civil aviation in the world classification of scheduled lines according to whether total traffic, international traffic or domestic traffic is considered.

As already said the position of Italian commercial air transport always improves when international traffic is considered. This is indicative of considerable competitive strength, particularly so as the year to which the figures quoted refer was a difficult year characterized by a general and

prolonged slowing down of the economies of several important countries, among which the United States, as well as by the presence of inflationary factors and monetary instability, not to speak of international tensions.

2. — As a result of the activity of its civil aviation Italy has enjoyed both direct and indirect benefits. As far as the former are concerned, civil aviation has been able to make up for the decline of one of Italy's traditional sources of foreign exchange: shipping freights for passengers travelling long distances. Table 3 (in the appendix) gives the figures referring to the North Atlantic which is the most clamorous example of the eclipse of ships by aircraft in the transport of passengers: starting from 1958 the figures of the two series are increasingly in favour of aircraft. This phenomenon is repeated, though less drastically and with some delay, also on other intercontinental routes. According to reliable forecasts the period under way will, in the near future, witness a significant turning point in the evolution of civil aviation. For interocean passenger connections air transport will have no competitors as the big transatlantic shipping companies will probably give up their scheduled services. In Italy, as in other countries with shipping traditions of long standing, the big passenger ships will in fact have to stop operating transoceanic services, which now show a heavy deficit, and concentrate on cruises.

In spite of the difficulties caused by the far from easy process of concentration which came to a close in 1957 and of keen international competition, the Italian airlines have succeeded in making up, with the surplus on their air freights, for a large part of the growing deficit on shipping freights, as is shown in the graph given in the appendix.

In Italy's case this is a consideration of particular significance as a large part of passenger transport by sea — the so-called « lines of prominent national interest » — was traditionally subsidized by the State. The Italian airlines, on the other hand, receive no subsidy and the positive results they have obtained in the field of trade and foreign exchange are due exclusively to their capacity of providing competitive services on the world market.

The contribution made by the Italian commercial air fleet between 1961 and 1971 is given in millions of dollars in Table 4 (in the appendix). It is certainly interesting to note that between the two years considered this contribution increased about 12 times in spite of the fact that the

period in question includes years of real crisis for world and national air transport. From the 25.6 million dollars of 1961 the contribution made by the commercial air fleet rose to 115.5 million in 1962, 215 million in 1968 and 310 million dollars in 1971, following a continuous upward trend which may be expected to continue also in the future. Examining the figures in Table 4 it is possible to note that the most important item is that referring to freights for the transport of foreign passengers, followed by those referring to freights for the transport of Italian passengers.

Linked to the foregoing considerations is the growing share of tourist transport accounted for by aircraft.

Table 5 (in the appendix), which gives the figures for arrivals of foreign tourists in Italy between 1965 and 1970, shows that a growing number of tourists are travelling to Italy by air.

The average total annual increase in the years considered was 6.6%, but for foreign tourists arriving by air it was exactly double, namely 13.2%. Further, the percentage of foreign tourists coming to Italy by air is increasing constantly: from 13.4% in 1965 it rose gradually to 19.5% in 1970.

However there is a problem to be borne in mind, especially when speaking of tourist air traffic. A growing share of this traffic is accounted for not by scheduled services but by charter flights for the operation of which many specialized companies have sprung up, accounting for a high percentage of these services in addition to the charter flights organized by the companies running the scheduled services. The share of the Italian wing in this activity is still fairly modest and there can be no doubt that once the position of the flag company has been consolidated in the domain of scheduled flights, Italy will also have to make an effort in the field of charter flights. This will prove useful both in order better to exploit the possibilities afforded by the existence of a large-scale tourist demand for flights to Italy and in order to defend these same tourist currents to Italy against the competition of other countries controlling air travel in the charter flight sector.

3. — A close glance at the situation of traffic under the Italian flag in 1971, in the light of the figures given in Table 6 (in the appendix), shows that it centres around one big carrier, ALITALIA, which with its subsidiaries ATI and SAM monopolizes most of the traffic.

ALITALIA is a government controlled company whose shares are quoted on the stock exchange; its capital is therefore mixed, the government having a majority holding through IRI, while a minority holding belongs to private parties who have bought shares on the stock exchange. ALITALIA operates all the scheduled Italian international services, both transcontinental and medium and short radius. It is only for short distances that some exceptions exist; for a few routes to foreign localities close to the Italian frontier served by ITAVIA and ALISARDA.

ALITALIA set up subsidiaries: ATI (Aero Trasporti Italiani), which handles most of the domestic connections, and SAM (Società Aerea Mediterranea), specializing in charter flights, which has however been recently reabsorbed by the parent company. In 1971 ALITALIA and ATI provided about 18.4 billion seat/kms. and 2.3 billion ton/kms. on scheduled services and actually carried some 9.6 billion passenger/kms. and 1.2 billion ton/kms, on scheduled services. The indices of seat occupation were 52.1% for ALITALIA and 51.5% for ATI. These results can be considered fairly positive as they refer to a year of crisis for scheduled air transport for which the average results recorded were below the Italian level.

In 1971 the two private companies ITAVIA and ALISARDA continued their operations on domestic routes and on some nearby international connections. Together they provided 295 million seat/kms. on scheduled services and actually carried 131 million passenger/kms; for goods, they provided about 25 million ton/kms. and carried some 12 million. The coefficient of seat occupation was 43% for ITAVIA and 51.5% for ALISARDA; the factor load for goods was 44% for ITAVIA and 51.4% for ALISARDA.

But for a complete picture of the situation of civil aviation in Italy it is necessary to take into account the trend of passenger and goods traffic in the Italian airports.

Table 7 (in the appendix) gives the figures for 1960-1971 for domestic services, international services and the total.

In the 13 years considered the total number of passengers rose from 2.9 million to over 19 million and the quantity of goods from 34,000 to 230,000 tons.

The passengers carried on domestic services rose from under 1 million to 9.2 million, a very conspicuous increase due largely to the growing recourse of the Italian public to air travel. However, although air travel

has become more popular in Italy, there is still plenty of room for further developments, particularly as the country's geography — with long distances between north and south and two big islands lying off the coasts — favours the use of aircraft. Passengers on international services rose from about 1.9 million in 1960 to 9.8 million in 1971: their rate of increase was of course influenced most by the development of world traffic.

As far as goods are concerned, the trend was the opposite. The increase in international traffic — which rose from 23,000 to 173,000 tons of goods in the period considered — far exceeded the increase in domestic traffic which rose from 11,000 to 58,000 tons. The rate of growth of international freight traffic was therefore about 30% higher than for Italian domestic traffic.

4. — The figures contained in Table 7 show clearly what an important junction Italy is for world air traffic. In fact 64 foreign airline companies operated on Italian airports in 1971 as well as those operating exclusively charter flights. Italian civil aviation may therefore be said to have to accept the challenge of competition, as regards international traffic, even at home. Hence the fundamental importance for Italian commercial aviation of suitably solving its problems in such a way as adequately to protect its development prospects.

Problems are closely linked to prospects in this field and refer on the one hand to the operation of air services and on the other to the building and operation of airport infrastructures on Italian territory. Both kinds of problems involve a vast range of different managements which must be tackled and solved without loss of time.

The immediacy and urgency of the decisions to be taken and the necessity of intervening without delay are in fact peculiar aspects of the air transport world, distinguished by the continuous new requirements connected with technical progress and a particularly brisk rate of expansion.

It must be mentioned in this connection that, according to the latest forecasts of the Federal Aviation Administration (FAA), traffic on international scheduled services should increase at an average rate of 12% a year between 1972 and 1982.

The air freight movement should grow rapidly with average increases of 15% for the next ten years, calling for a relevant expansion of the cargo fleet.

Always according to FAA forecasts, the strength of the air fleets of the carriers will not increase as rapidly as passenger traffic, thus reflecting the higher productivity and larger capacity of the subsonic jet planes and the probable introduction of commercial supersonic planes. By 1982 the size of all the fleets should show an increase of 30% over the number of planes in service at the beginning of 1971.

The 1982 fleet will consist almost entirely of jet planes with a few propeller-turbine planes for the routes on which there is not much traffic. Piston-engine planes will be almost entirely eliminated from the fleets except for some scheduled services of a particular nature or for charter flights.

These forecasts refer to U.S. civil aviation, but on the whole appear valid enough also for general prospects in the sector. They provide confirmation that demand in the field of commercial aviation will continue to be distinguished by a strong and constant growth rate as regards both passengers and goods. The latter will show an even higher rate of growth than passengers. Both because they have started flying in important quantities later than passengers and because the advent of the big modern planes will allow freight rates to be lowered more and more and demand to be extended to ever more numerous categories of goods.

In spite of these positive aspects of future demand, however, the airlines will have to face up to some big problems affecting their activity quite considerably.

A first problem, which is the source of the present world air transport crisis is that of « over-capacity », that is to say of the lack of balance between demand and supply. The indices of seat occupation and cargo mentioned farther back are a clear enough proof of this. It is a moot point whether this situation is due more to forecasting mistakes made by the air transport firms or to the activity of the aircraft construction firms engaged in a competitive production struggle that results in technically more advanced or economically more convenient planes being placed on the market before it has been possible to write off the preceding generations of planes. It is obvious that in a world situation of over-capacity, the Italian airlines feel the adverse consequences of this lack of balance too. To remove them the companies would need to carry out international voluntary planning more efficiently than has so far been the case, finding

the right point of balance between reasonable operative co-operation and the maintenance of a sufficient degree of competitiveness. Certainly comforting, especially in Italy's case, is the fact that, in spite of some anything but negligible contingent difficulties, the crisis is a crisis of growth. In 1971 for example — that is to say in the most difficult year so far experienced by modern civil aviation — ALITALIA was the first European company on the North Atlantic route.

The second problem is that of unscheduled transport. It has quite rightly been written that the physiognomy of air passengers is changing. Whereas in the past the principal air transport user was the businessman, who, besides appreciating the regularity and high speed of a service, also required a high standard of comfort (and on the domestic and short-distance lines the businessman still occupies a position of priority); on the medium and long distance flights people travelling for pleasure are now in the majority with all the pertinent implications (among which the importance of the cost of the fare, no particular demand for great comfort, etc.). Moreover, and this is more serious for the scheduled airlines operating services all the year round, these pleasure flights are for the most part concentrated in a particular and restricted period of the year, too short in reality for the airlines which have to bear the burden of costly operating and modernization programmes.

« Holiday » traffic already accounts for 40% of total traffic; in the years to come it is expected to reach and exceed 60%. According to some forecasts unscheduled intra-European traffic is likely to exceed scheduled traffic in the mid-seventies. By 1980 there are expected to be 120 million charter passengers. However these forecasts are very aleatory and depend on two factors: the fares charged by the scheduled airlines and the policies pursued by the various governments to curb or to ensure better control of charter operations.

As regards Italy and in particular the charter flights operated by foreign carriers across the North Atlantic, the latter showed an increase of 80% over the year before in 1971, a very high percentage indeed if one thinks that almost all these flights were effected to the detriment of the scheduled services. There has also been a noteworthy increase of 60% in the current of charter traffic between Italy and East Europe; this is definitely a new current destined to follow a continuous upward trend in view of the interest felt in the countries of the east and especially of the

very marked expansion of Yugoslav tourism. In the sector of inclusive tours (I.T.) the increase has been fairly contained (19%); it should be noted, however, that in 1971 only 1,618 of the I.T. flights were made by scheduled airlines as compared with 8,368 by unscheduled companies. The charter carriers that touched Italy in 1971 numbered 81, pointing to the proliferation of more and more new companies in this sector which seems to have the future in its hands.

In the long run, moreover, when the air transport of goods has become generalized with the use of cargo planes of adequate capacity, it is not impossible that charter operations, at present limited to carrying passengers, may find an ample and profitable source of income in freight transport, with no seasonal limitations, just as has been the case for tramping in the shipping sector.

All that has been said so far leads to the conclusion that Italian civil aviation will in future have to devote its attention increasingly to unscheduled transport in order not to run the risk of losing to competition in this domain what it has gained laboriously in the field of scheduled transport services.

The third problem is that of infrastructures and ground facilities upon which the possibilities of using — or at least of using economically — the new aircraft turned out by the factories depends increasingly. There is therefore the risk of the large-scale expansion of air traffic being curbed or made more difficult by the inadequacy of infrastructures and ground facilities, many of which have already today reached congestion point. This is of course a world problem, but certainly acute in Italy which, thanks to its geographical position and its dynamic economic growth, has become an important junction of air connections.

It is sufficient to recall that, according to the studies of the *Centro per lo Sviluppo dei Trasporti Aerei* (Air Transport Development Centre), forecasts concerning the evolution of terminal traffic — exclusive of transits — in Italian airports give the following figures for 1975: a total of 26.4 million passengers — of whom 12.5 million accounted for by international traffic and 13.9 million by national traffic — and 504,000 tons of goods. For 1980 the same estimates give a movement of 40.5 million passengers — 20 million accounted for by international traffic and 20.5 million by national traffic — and 1,100,000 tons of goods.

5. — It is clear that the Italian airports will have to handle a growing amount of traffic owing both to the increasing movement of persons and things on the domestic network and to the pressure of the international traffic which ties up with the Italian network at several points. Some important airport policy decisions, which will have to be followed by others, have already been taken to meet these new needs.

A number of steps have been decided on to adjust and strengthen some thirty airports and in addition there are plans for the expansion of the most important landing places and programmes for the construction of the new airports of Naples, Florence and Agrigento. Further the decision has also been taken to carry out over several years a plan for the expansion of flight control and safety infrastructures and ground facilities for safety purposes.

Another important measure taken by the Italian government refers to the construction of a new air station in the Rome-Fiumicino intercontinental airport, the most important in the country, which handles most of the international traffic.

New airport plans and programmes are also being prepared, which will have to take into account the continuous and ever more pressing needs of air transport in Italy.

The further strengthening of the Italian air services will have to take place bearing in mind problems of two different kinds closely connected with it. Inside Italy air services will have to establish their role more and more firmly within the frame of a co-ordinated transport policy based on the development of the specialization and operational integration of the various modes of transport. In the international field too a policy of co-ordination will have to be pursued — through ICAO at the level of governments and through IATA — International Air Transport Association — Montreal at the level of companies — with the other carriers in order to surmount the over-capacity crisis and ensure an orderly and adequate expansion of scheduled and charter air transport.

The picture that seems to emerge from all that has been said is favourable as regards the prospects of Italian civil aviation. They are founded on the dynamic growth rate already shown by air transport under the Italian flag against a background in which more and more people are using air transport when travelling. Italy's geographical position and the already conspicuous and increasing terminal traffic handled

make Italian civil aviation seem likely to reach new and important targets. The great vitality it has shown since the war, together with the foreseeable evolution of demand, certainly affords an important guarantee of success. But it would be a mistake to think that these new targets are so easy to reach, for situations in the civil aviation sector are always fluid and the competition on international routes is increasingly keen. The Italian air transport industry, already present on the five continents, will therefore have to make every possible effort to defend and strengthen its competitiveness, exploiting with a suitable national air transport policy the particular advantages offered by the country's geographical position and by its economic and social development prospects. If this is done, appreciable results should not be lacking.

APPENDIX

EVOLUTION OF WORLD AIR TRAFFIC — TABLE I

scheduled services 1950-1971

Years	Kms. flown	Hrs. of flight	Passengers	Passenger/kms.	Ton/kms. carried			Average		
					Goods	Mail	Total	Passengers per flight	Average distance (kms.)	Km./hr.
	Millions									
	Exclusive of USSR									
1950	1.440	5.0	31	28,000	730	200	3,490	19	875	285
1951	1.620	5.7	42	35,000	870	230	4,270	22	825	285
1952	1,780	6.1	46	40,000	940	260	4,870	23	875	290
1953	1.950	6.5	53	47,000	990	280	5,480	24	885	300
1954	2.060	6.7	59	52,000	1,040	330	6,090	25	895	310
1955	2.290	7.3	68	61,000	1,240	370	7,120	27	905	315
1956	2.540	8.0	77	71,000	1,400	400	8,200	28	920	320
1957	2.840	8.7	86	82,000	1,530	430	9,220	29	950	325
1958	2,930	8.8	88	85,000	1,570	470	9,620	29	970	335
1959	3,090	9.0	98	98,000	1,830	520	11,020	32	990	345
1960	3.110	8.6	106	109,000	2,040	610	12,340	35	1,030	360
1961	3.120	8.0	111	117,000	2,360	720	13,470	38	1,055	390
1962	3.240	7.8	121	130,000	2,770	810	15,100	40	1,075	420
1963	3.430	7.9	135	147,000	3,110	860	16,960	43	1,085	435
1964	3.700	8.2	155	171,000	3,760	910	19,780	46	1,105	450
1965	4.100	8.7	177	198,000	4,800	1,100	23,450	48	1,125	470
1966	4.480	9.3	200	229,000	5,700	1,530	27,510	51	1,145	485
1967	5.280	10.2	233	273,000	6.530	1,890	32,620	52	1,170	520
1968	6,000	11.0	262	310,000	7,920	2,350	37,770	52	1,185	545
1969	6,710	11.8	293	351,000	9,760	2,510	43,350	53	1,195	570
1970	7.030	12.1	314	384,000	10,460	2,750	47,900	55	1,220	580
1971 *	6.990	12.0	320	394,000	10,810	2,570	48,980	56	1,230	585
	Inclusive of USSR									
1970	**	**	385	462,000	11.940	3,150	56,820	**	1,200	**
1971 *			403	486,000	12.470	2,910	59,280		1,205	

* Provisional figures.
** No figures.
Source: ICAO.

EVOLUTION OF ITALIAN AIR TRAFFIC

TABLE 2

scheduled services 1950-1971

Years	Kms. flown '000	Hours of flight	Passengers	Passenger/kms. '000	Ton/kms. carried		
					Goods '000	Mail '000	Total '000
1950	11,701	42,040	178,412	150,518	2,952	973	3,925
1951	10,614	34,827	166,208	185,033	3,267	1,186	4,453
1952	10,536	34,044	172,263	205,980	3,217	1,589	4,806
1953	11,695	36,586	181,097	229,183	2,921	1,788	4,709
1954	14,809	45,332	250,115	307,240	3,745	2,474	6,219
1955	16,392	49,960	308,948	369,137	5,115	2,668	7,783
1956	18,414	55,698	385,621	428,556	6,145	2,938	9,083
1957	21,468	61,801	478,408	554,618	7,076	3,785	10,861
1958	27,286	76,861	657,146	759,364	8,176	4,537	12,713
1959	34,621	93,916	849,644	1,039,396	13,717	5,947	19,664
1960	37,266	94,014	1,105,204	1,339,034	19,865	6,645	26,510
1961	43,107	89,156	1,535,443	1,864,847	36,157	7,108	43,265
1962	53,509	109,777	2,090,567	2,634,644	55,023	8,264	63,287
1963	60,509	121,395	2,404,806	3,050,407	67,485	10,082	77,567
1964	70,050	139,287	2,720,064	3,589,126	79,313	12,082	91,395
1965	73,869	145,684	3,098,323	3,966,901	101,106	13,181	114,287
1966	86,314	170,926	3,465,742	4,679,832	122,769	13,726	136,495
1967	99,110	199,075	4,017,321	5,247,005	132,991	15,572	148,563
1968	114,936	227,401	4,716,205	5,963,938	174,861	18,341	193,202
1969	128,209	242,079	5,783,224	7,113,828	249,605	19,453	269,058
1970	143,920	271,274	6,743,714	8,400,118	275,173	19,429	294,602
1971	153,399	290,375	7,644,127	9,502,088	302,177	21,539	323,716

Source: ICAO.

TABLE 3

PASSENGERS CARRIED ACROSS THE NORTH ATLANTIC BY AIR AND BY SEA

years 1946-1970 ('000 passengers)

Years	Sea	Air	Total
1946	300	105	405
1947	415	209	624
1948	501	253	754
1949	652	273	925
1950	691	317	1,008
1951	710	342	1,052
1952	844	448	1,292
1953	892	523	1,415
1954	938	581	1,519
1955	962	692	1,654
1956	1,011	835	1,846
1957	1,027	1,010	2,037
1958	964	1,292	2,256
1959	881	1,540	2,421
1960	879	1,929	2,808
1961	785	2,176	2,961
1962	820	2,587	3,407
1963	810	2,836	3,646
1964	715	3,551	4,266
1965	649	4,092	4,741
1966	603	4,700	5,303
1967	504	5,505	6,009
1968	374	5,752	6,126
1969	338	6,776	7,114
1970	252	8,018	8,270

Source: I.A.T.A.

ECONOMIC CONDITIONS IN ITALY

TABLE 4

CONTRIBUTION OF THE ITALIAN COMMERCIAL AIR FLEET

years 1961-1970 (million dollars)

Items	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971*
(a) *Foreign Exchange Saved*											
freights for imported goods	8.0	11.0	12.2	13.3	14.0	16.5	16.2	22.0	29.0	30.0	27.0
freights for transport of Italian passengers	23.8	32.3	36.9	37.8	41.2	46.0	51.5	56.0	68.1	74.0	77.0
Total	31.8	43.3	49.1	51.1	55.2	62.5	67.7	78.0	97.1	104.0	104.0
(b) *Foreign Exchange Earned*											
freights for goods exported	9.5	12.4	14.2	17.0	18.3	20.5	20.8	32.0	42.2	49.5	54.0
freights for transit and transport between third countries	5.2	6.2	7.4	9.2	10.0	11.2	11.8	14.5	17.5	20.0	22.0
freights for transport of foreign passengers	62.1	80.4	96.0	105.5	116.8	132.5	145.3	155.0	179.0	193.5	204.0
Gross total earned	76.8	99.0	117.6	131.7	145.1	164.2	177.9	201.5	238.7	263.0	280.0
Expenditures abroad	23.0	26.8	30.8	36.0	52.0	58.0	63.5	64.5	68.0	70.0	74.0
Total net gain	53.8	72.2	86.8	95.7	93.1	106.2	114.4	137.0	170.7	193.0	206.0
(c) *Total contribution* (a+b)	25.6	115.5	135.9	146.8	148.3	168.7	182.1	215.0	267.8	297.0	310.0

Source: Bank of Italy. * Provisional figures.

ARRIVALS OF FOREIGN TOURISTS IN ITALY TABLE 5

years 1965-1970

Years	Total						By air		
	Tourists		Excursionists		Total		Number	% of change	by air / tourists %
	Number (1)	% of change	Number (2)	% of change	Number (3)	% of change			
1965	11,100,000	—	12,794,000	—	23,894,000	—	1,491,100	—	13.4
1966	12,700,000	14.4	14,082,000	10.1	26,782,000	12.1	1,814,500	21.7	14.3
1967	12,600,000	— 0.8	15,020,400	6.6	27,620,400	3.1	1,974,500	8.8	15.7
1968	12,600,000	—	16,214,900	8.0	28,814,900	4.3	2,121,200	7.4	16.8
1969	13,500,000	7.1	17,701,700	9.2	31,201,700	8.3	2,450,200	15.5	18.1
1970	14,188,500	5.1	18,774,200	6.1	32,962,700	5.6	2,768,200	13.0	19.5
Yearly average increases	51.1%		8.0%		6.6%		13.2%		

Source: ISTAT - *Istituto Centrale di Statistica* (Central Institute of Statistics) - Rome.

TABLE 6

PAYING TRAFFIC OF THE MAIN ITALIAN AIRLINES IN 1971

Traffic items		ALITALIA	ATI	ITAVIA	SAM	ALISARDA
Scheduled services						
Kms. flown	'000	129,898	18,012	4,060	558	1,306
Hours of flight	No.	218,966	55,710	12,289	1,698	3,845
Passengers	'000	5,825	1,850	253.2	n.a.	82.8
Seat/kms.	'000	17,108,900	1,265,539	233,582	n.a.	60,750
Passenger/kms.	'000	8,913,600	652,105	99,945	n.a.	31,294
Occupied seats coefficient	%	52.1	51.5	43	n.a.	51.5
Ton/kms. supplied	'000	2,150,400	134,224	21,022	6,022	4,724
Ton/kms. carried	'000	1,115,317	62,280	9,334	n.a.	2,431
Load factor	%	51.9	46.4	44	n.a.	51.4
Charter Transport						
Kms. flown	'000	2,078	—	1,605	5,652	86
Hours of flight	No.	5,123	—	3,200	10,922	255
Ton/kms. supplied	'000	18,850	—	8,688	46,431	248

SOURCE: *Civilavia* - Rome.

TABLE 7

PASSENGER AND FREIGHT TRAVEL IN ITALIAN AIRPORTS

years 1960-1971

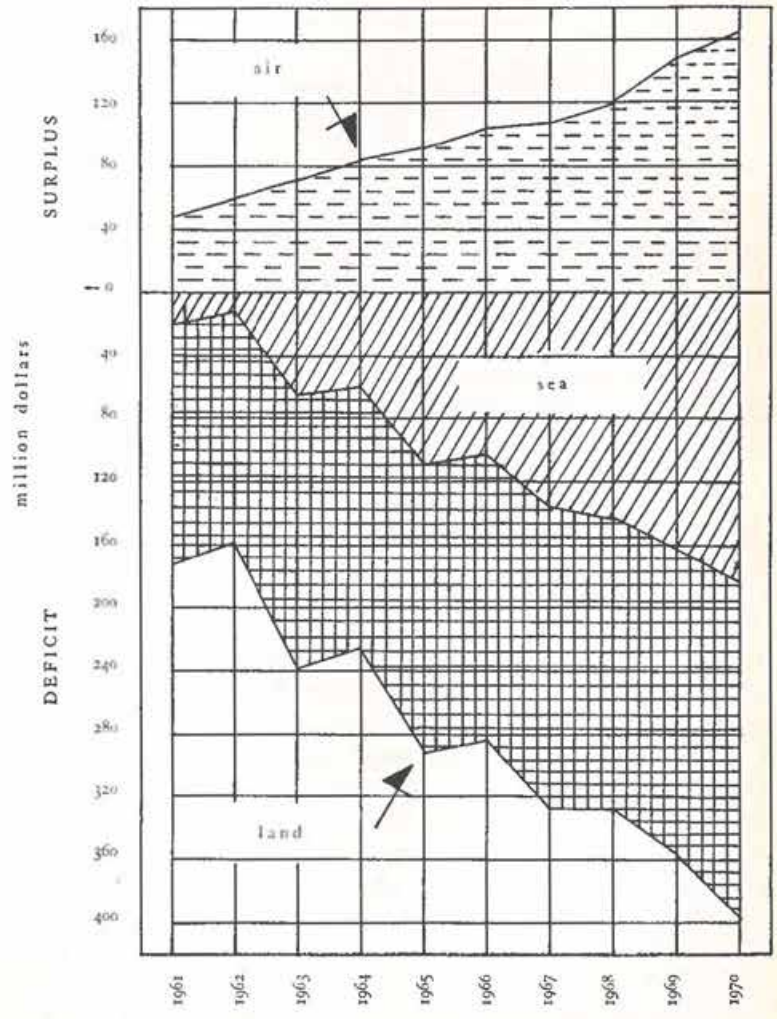
Years	Passengers			Goods (tons)		
	Domestic services	International services	Total	Domestic services	International services	Total
1960	982,040	1,928,764	2,910,804	11,142	22,961	34,103
1961	1,461,908	2,303,586	3,765,494	14,906	31,477	46,383
1962	1,955,877	2,799,171	4,755,048	18,948	39,866	58,814
1963	2,297,496	3,412,068	5,709,564	22,090	47,420	69,510
1964	2,664,687	3,763,175	6,427,862	22,935	53,290	76,225
1965	3,016,105	4,333,243	7,349,348	26,939	61,339	88,278
1966	3,336,557	5,095,464	8,432,021	27,410	77,372	104,782
1967	3,972,717	5,691,015	9,663,732	34,081	85,250	119,331
1968	5,091,311	6,156,689	11,248,000	39,078	113,727	152,805
1969	5,940,092	7,516,965	13,457,057	45,030	153,370	198,400
1970	7,291,252	8,672,042	15,963,294	52,526	164,790	217,316
1971	9,242,133	9,787,113	19,029,246	57,527	172,611	230,138

SOURCE: *Civilavia* - Final figures for the years 1960-1970, estimates for 1971.

ECONOMIC CONDITIONS IN ITALY

TREND OF TRANSPORT BALANCE

Years 1961-1970



471

MEDITERRANEO

ANNI OTTANTA

PROF. MARIANO GABRIELE

L'osservatore che, all'inizio dell'anno, decidesse di tentare uno sforzo analitico di ricerca prospettica nell'area del Mediterraneo non incontrerebbe probabilmente gravi difficoltà ad individuare una serie di punti «caldi», anche se congiunturalmente non critici, la cui reale carica di pericolosità appare in effetti sconosciuta, dipendendo da incognite particolari e generali. Sono queste che appaiono di maggiore interesse perché si collocano in una prospettiva di medio-lungo periodo e possono avere nella loro evoluzione un carattere di più accentuata costanza.

Il primo elemento generale di cui occorre tener conto è dato dal possibile «scoppio della pace» nel Levante. Egitto ed Israele, al di là delle dispute, pur rilevanti, che caratterizzano il loro contenzioso tradizionale, sembrano avviati ad una logica di pace. Una prospettiva di questo genere ha implicazioni importantissime: disinnesca la bomba senza sicura dei conflitti preventivi nel punto più delicato delle frontiere israeliane e toglie all'area di Suez quel potenziale esplosivo di portata internazionale che si è così negativamente ripercosso nel passato sulla politica e sull'economia del mondo.

Un secondo elemento di portata generale è dato dalla nuova politica mediterranea della Comunità Europea. Gradualmente, da una situazione di quasi disinteresse si è passati ad una pratica sempre più estesa di accordi commerciali e finanziari, di associazione e di cooperazione tecnica ed economica. Ma ora la prospettiva storica si muove sul filo di

un ritorno significativo dell'Europa nel Mediterraneo, in una chiave ben diversa da quella del passato e con qualche seria probabilità di ricoprirvi un ruolo importante di stabilità e di progresso.

Il terzo elemento generale da considerare sembra essere dato dallo spostamento, che da tempo si è segnalato su queste pagine, dell'epicentro del fronte di frizione tra le grandi Potenze fuori del Mediterraneo. E' questo il frutto della strategia sovietica di scavalcamento della zona del Vicino Oriente attraverso l'attuazione di una manovra di raggio più vasto, tendente ad utilizzare forze e metodi di penetrazione parzialmente inediti in un'area molto ampia e caratterizzata da tensioni e da crisi di identità dei soggetti statuali, all'interno (conflitti sociali, indebolimento di compagini in trasformazione, rivalità religiose e razziali, ecc.) ed all'esterno (delimitazione dei confini e dei ruoli, scontri fra aspirazioni imperiali ed autonomistiche, ecc.). E' probabile che le delusioni sovietiche nello scacchiere del Mediterraneo abbiano contribuito alla impostazione ed allo sviluppo di questa nuova fase di evoluzione del confronto a scala mondiale.

Quarto elemento da tenere presente, soprattutto nel momento in cui il suo impatto diventa sempre più concreto, è dato dal recente attivismo cinese nelle relazioni esterne. La Cina tende ad essere sempre più soggetto e non, come per troppo tempo si è creduto, oggetto nella politica internazionale. Ciò andrà di pari passo con una crescita economica probabilmente meno strettamente legata che nel passato ad ortodossie di natura ideologica, ma accompagnata dalla creazione di strumenti militari più efficaci e più avanzati, il che darà luogo a conseguenze e tensioni importanti.

E' curioso come tutte e quattro queste considerazioni — ed a maggior ragione tutte e quattro insieme — si muovano in direzione di uno scenario nuovo, che assume una certa relativa diminuzione del ruolo delle due Superpotenze, Stati Uniti ed Unione Sovietica, e la progressiva trasformazione di una situazione politica generale del mondo quasi staticamente bipolare in un panorama più articolato e più dinamico. Sotto certi profili, si potrebbe cogliere una analogia lontana con quanto accadde verso la fine del regime stabilito nel Congresso di Vienna del 1815, durante il secolo scorso; la bilancia di forze e gli equilibri di Yalta sembrano in moto verso assetti diversi, non più determinabili solo da due soggetti capitali, ma da una pluralità di soggetti importanti, anche se non tutti allo stesso livello.

Segni in positivo o in negativo di evoluzioni pronunciate o soltanto in embrione sono rintracciabili nella situazione mediterranea, in relazione agli sviluppi dei dati storici sopra enunciati. Essi influenzano in maniera diversa, isolatamente e, più di frequente, intrecciati tra loro, gli avvenimenti locali e la catena delle ripercussioni lontane. Sembra necessario tener conto di un rapporto di interdipendenza di questo genere quando si tenta l'analisi delle incognite particolari.

Esse non sono poche nel Mediterraneo, e gli avvenimenti del 1978 hanno contribuito forse a renderle più numerose. Ma nessuna può prescindere dall'avvenimento diretto fondamentale: gli accordi di Camp David, dai quali parte il lungo itine-

rario di Israele e dell'Egitto, in un modo o nell'altro oramai compagni di strada, verso una nuova forma di convivenza pacifica.

Molti miti sono caduti nei contatti diretti di Camp David, da quelli relativi alle persone — i *mass media* tendono sempre a dare ruoli e maschere estremizzate e rigide ai personaggi — a quelli relativi ai giudizi di valore sui fatti. L'Egitto non poteva sostenere più un ulteriore arresto dello sviluppo per mantenersi sul piede di guerra, ma anche Israele non poteva più farlo, mentre sempre più incerta si rivelava la stessa attribuzione del successo e in ogni caso del suo significato. Non si poteva credere più alla potenza senza limiti dell'arma del petrolio, né ad una soluzione di sicurezza, per lo Stato israeliano, fondata su una strategia di confini sicuri, assolutamente determinabili in chiave militare. Al tempo stesso, contro nuove tentazioni di «guerre sante» si collocava la non più rimandabile domanda di sviluppo economico e sociale, che trovava sensibile la nuova classe dirigente araba. La crisi del nasserismo e del nazionalismo arabo dopo la morte di Nasser giocava contro le possibilità dell'Unione Sovietica di mantenere un vero ruolo di protagonista nel Levante. Malgrado ogni sforzo, quello che Mosca poteva offrire in termini di aiuti militari non si era dimostrato risolutivo e quello che poteva offrire in termini economici si rivelava troppo poco rispetto alla partita passiva che implicavano, vale a dire la chiusura e l'ostilità verso il resto del mondo. Le nuove aggregazioni economiche e tecniche che il mondo arabo riusciva contemporaneamente a produrre, finivano per agire ugualmente contro Mosca, perché gli acquirenti principali del petrolio restavano i Paesi industrializzati occidentali, ai quali, sia pure in una sorta di rapporto contraddittorio di odio-amore, si rivolgeva naturalmente l'attenzione del mondo arabo. Questa linea, nella logica del bipolarismo, si manifestava in direzione degli Stati Uniti, tendeva ad emarginare l'Unione Sovietica, e si scontrava con le frustrazioni, il silenzio, la forse colpevole timidezza dell'Europa. Le tappe sono note: malgrado il trattato di amicizia e cooperazione russo-egiziano del 27 maggio 1971, nell'anno successivo i consiglieri sovietici venivano espulsi e nel maggio '76 lo stesso trattato sarebbe stato denunciato; contemporaneamente il governo di Washington accresceva le proprie possibilità di gestione della crisi nel Mediterraneo orientale. Anche la Siria, malgrado taluni atteggiamenti di intransigenza apparente, finiva per accettare nel 1975 un accordo di disimpegno con Israele attraverso la mediazione di Kissinger. A questo punto, il ruolo dell'URSS tendeva a scadere ulteriormente, da cogestore della crisi ad attento e critico spettatore della vicenda.

Né l'atteggiamento russo sembra, per il momento, caratterizzato dalla ricerca frenetica di occasioni di rivincita nell'àmbito immediato del Mediterraneo. Probabilmente, il peso delle delusioni del passato grava sulle valutazioni di Mosca circa la scelta delle strategie più idonee a sostenere i suoi obiettivi nel mondo. E una conferma se ne può trarre, forse, anche dall'atteggiamento cauto assunto nei confronti della Siria dopo i giorni di Camp David, quando la politica di Damasco parve pendolare, ancora una volta, verso i

Sovietici. Non per nulla — dopo avere tuonato contro gli accordi patrocinati dagli Americani, in occasione della visita a Mosca del presidente siriano Assad — Brezhnev ha accolto con grande sollecitudine la richiesta telefonica di Carter intesa ad acquisire un aiuto sovietico per far cessare i bombardamenti siriani nel Libano: si direbbe che nel Mediterraneo, tutto sommato, una certa tranquillità non dispiaccia nemmeno all'URSS. Non si può certo parlare di rinuncia ad ambizioni di presenza nel Mediterraneo — anche se per il momento questa presenza non sembra molto attiva — perché tutta l'area del Levante è stata e continua ad essere di grande importanza nei conflitti che oppongono le grandi Potenze sullo scacchiere mondiale, ma è certo che oggi la priorità strategica e politica è riconosciuta, nell'impegno esterno russo, all'area del Golfo Persico, del mar Arabico e del mar Rosso.

L'investimento diretto della zona del petrolio e il tentativo di conseguire il più possibile il controllo delle rotte petrolifere si manifestano chiaramente attraverso gli interventi nel Corno d'Africa e nell'Asia orientale. E' questa grande operazione complessa che ha sostituito negli ultimi tempi la tradizionale politica sovietica in Mediterraneo, quale era stata condotta dalla fine della seconda guerra mondiale. La pressione sulle frontiere iraqene, iraniane, afghane e pakistane in Asia, accompagnata da vere e proprie azioni militari in Africa, ha trovato alimento dall'evoluzione interna dell'Iran e dalla questione dei confini etiopici. Non c'è dubbio che l'intervento diretto in quest'ultimo problema imponga ai Sovietici l'accettazione di prezzi alti, in termini politici e di credibilità generale. L'accettazione di tali prezzi dimostra l'importanza che viene attribuita a Mosca al raggiungimento di un assetto politico-militare idoneo sulle zone di produzione e sui punti obbligati di transito del petrolio. Può darsi che si pensi di compensare la perdita di talune posizioni mediterranee con un dispositivo di proiezione militare da nord est e da sud (Bulgaria ed Etiopia), capace di mantenere sul Mediterraneo una potenziale minaccia.

Certo è che, mentre l'Egitto rompe con la Bulgaria e l'Iraq rafforza i suoi legami con l'Occidente industriale, i Sovietici appaiono impegnati a fondo su altri punti. Il nuovo «uomo forte» di Kabul, Nur Mohamed Tarak, presidente del Consiglio rivoluzionario afghano uscito dal colpo di stato del 27 aprile 1978, ha firmato a Mosca, durante la sua visita dei primi di dicembre, un trattato di amicizia, buon vicinato e cooperazione con l'Unione Sovietica. Questo trattato ricorda gli accordi di «amicizia e cooperazione» stipulati nei mesi precedenti con il Vietnam e l'Etiopia, ed appare diverso dal precedente trattato russo-afghano, stipulato dal precedente Capo dell'Afghanistan, Mohamed Daud, assassinato nel colpo di stato dell'aprile, che riguardava essenzialmente la cooperazione economica: ora invece, in applicazione al nuovo strumento d'intesa, consiglieri militari ed esperti sovietici si trovano già in Afghanistan per promuovere la costruzione del nuovo Stato socialista ed assicurarne, in un quadro di cooperazione con l'URSS, la migliore efficienza militare.

Al tempo stesso cresce la pressione sul Pakistan, che in ossequio alla

teoria del «domino», potrebbe proporsi come il prossimo obiettivo di una nuova geografia politica sul mar Arabico. Ma se veramente questo fosse il passo successivo, occorre non dimenticare che esso potrebbe implicare conseguenze molto pesanti per l'equilibrio dell'Asia, perché avrebbe come effetto primario l'accentuazione del distacco indiano dall'Unione Sovietica ed una saldatura preferenziale di Nuova Delhi con la Cina.

Una prospettiva di questo tipo graverebbe in maniera notevole anche sugli equilibri del mondo, e in senso non favorevole a Mosca, non essendovi dubbio — per quante concessioni si vogliano fare all'importanza delle posizioni strategiche — che l'acquisizione del Pakistan (con tutto il suo patrimonio di risentimento contro la più grande e potente vicina che lo ha spogliato della sua regione orientale facendone l'indipendente Bangla Desh) non compenserebbe un peggioramento dei rapporti con l'India, come l'acquisizione del Vietnam non ha compensato l'ostilità della Cina.

Curiosamente, proprio queste riflessioni riconducono al Mediterraneo. Mentre aumenta la presenza sovietica nelle grandi città vietnamite ed Hanoi cerca anche nell'avventura cambogiana motivi di rafforzamento interno ed esterno, la politica cinese ha impresso una svolta ed una accelerazione ai rapporti di Pechino con l'Europa. Il trattato commerciale con la CEE del 4 aprile 1978 e la dinamica successiva delle relazioni con la Romania e la Iugoslavia — pagando coscientemente al miglioramento dei rapporti con quest'ultima il prezzo della defezione albanese — hanno accentuato sempre più la presenza della Cina nella politica internazionale. Gli accordi con il Giappone e gli Stati Uniti, la recente ripresa delle relazioni diplomatiche con questi ultimi, l'apertura all'Europa non possono che accentuare le preoccupazioni sovietiche di accerchiamento.

Il viaggio in Europa di Hua Kuó-feng ha certo dato alimento a questi timori, e ne è derivata una tensione maggiore nell'area romena e iugoslava che può riflettersi anche nel Mediterraneo.

In Adriatico esistono oggi alcune condizioni di «minidestabilizzazione», collegate localmente all'isolamento albanese ed alle ricorrenti, ma non si sa quanto realistiche, preoccupazioni per il «dopo Tito» in Iugoslavia.

La situazione albanese è difficile. In polemica da sempre con il «capitalismo imperialista» degli Stati Uniti e da molti anni con il «revisionismo krusceviano» dell'Unione Sovietica, Tirana ha misurato costantemente le proprie amicizie sul banco di prova dei rapporti con Belgrado. Pur pretendendo, infatti, di vestire ideologicamente con la massima coerenza marx-leninista i giudizi sulle politiche degli altri Paesi socialisti, l'Albania si è sempre trovata contro coloro che apparivano aperti all'amicizia od al dialogo con la Iugoslavia, colpevole di avere incorporato nella regione di Kossovo importanti minoranze albanesi. Così gli Stati Uniti sono stati riconosciuti imperialisti quando hanno sostenuto la secessione titoista dal mondo comunista dominato da Stalin. Il momento di rottura con l'URSS si è collocato dopo Stalin, che aveva sostenuto il regime albanese anche con approvvigionamenti di cereali e la cessione di sommergibili, quando intorno al

1960 si è verificato un riavvicinamento tra Mosca e Belgrado, e a Tirana è stata decisa una nuova linea filocinese. Ora, la rottura con la Cina interviene in coincidenza con le aperture di Pechino verso Belgrado, benché queste aperture siano motivate, palesemente, dall'intenzione di rafforzare uno schieramento non favorevole ai «revisionisti» moscoviti. E' abbastanza problematico accettare l'idea che le relazioni esterne dell'Albania possano risolversi in un non splendido isolamento, solo assai parzialmente temperato dal miglioramento dei rapporti con la Grecia.

La Iugoslavia — come emerge anche dal lucido rapporto dell'IPALMO «Il ruolo politico dell'Europa nella area mediterranea», presentato al convegno del Movimento Europeo di Palermo (8-9 dicembre 1978) — costituisce il «caso» più rilevante per la sicurezza del fianco sud orientale dell'Europa comunitaria e, al tempo stesso, un esempio classico di come non si deve gestire una politica. La CEE, pur comprendendo Paesi di omogeneo orientamento democratico ed occidentale, ha dato vita ad un rapporto anomalo con la Iugoslavia, con la sola eccezione dell'Italia, limitatamente alla sistemazione delle questioni di frontiera ed al mantenimento di relazioni di buon vicinato. Rileva — il citato rapporto dell'IPALMO — che i negoziati con la Iugoslavia in campo economico sono stati caratterizzati da renitenza, remore, insufficienze e tergiversazioni, come se la CEE, accettando a tempo indefinito il bipolarismo del mondo, evitasse di far politica anche là e quando una iniziativa autonoma avrebbe potuto essere costruttiva e stabilizzante: le «lunghe controversie tra una Comunità arroccata sulla formula del trattato commercia preferenziale — giudicato dalla I goslavia economicamente inadegu to e politicamente tanto restrittiv quanto suscettibile di inserire nuo elementi conflittuali nel già difficil equilibrio dei suoi rapporti co l'URSS — e le reiterate richieste, d parte di Belgrado, di essere inserit nel quadro dell'approccio mediterra neo» sono in proposito assai signifi cative, ove si rifletta che dopo 7 an ni la caratterizzazione mediterranea della Iugoslavia è stata registrata nella dichiarazione congiunta di Bel grado, del dicembre 1977, su insistenti pressioni iugoslave. L'affermazione della «mediterraneità» della Iugoslavia, nel momento in cui la Comunità ha dinanzi a sé una prospettiva concreta di allargamento verso sud, può invece contribuire a saldare meglio all'Europa i nostri vicini adriatici, in un contesto generale di stabilizzazione su basi nuove, senza che per esorcizzare i tradizionali fantasmi del «dopo Tito» si debba ancora una volta far conto su un coinvolgimento degli Stati Uniti, di per sé forse riequilibrante, ma non certo stabilizzante, in un'area del mondo così lontana dalle coste americane.

L'Italia ha certamente un interesse specifico al miglioramento dei rapporti interadriatici, ma tutta la Comunità europea occidentale dovrebbe avere pure un interesse generale analogo, nel momento in cui si accinge a ritornare nel Mediterraneo.

La saldatura di una catena di Paesi collegati da interessi comuni lungo tutta la frontiera marittima mediterranea sarebbe un elemento di stabilità fondamentale, che si rifletterebbe positivamente anche sulla si-

tuazione delle coste meridionali del Mediterraneo e potrebbe nel tempo venire accettata con soddisfazione anche dalle Superpotenze, mano a mano che il mondo passerà dall'equilibrio bipolare, sul quale si è retto negli ultimi 30 anni, ad una nuova formula multipolare.

Certo, prima di adombrare concretamente prospettive di questo genere, occorre risolvere molti problemi ed attuare una riconversione completa, dal punto di vista mentale, dei modi e dei fini di una politica mediterranea della Comunità.

Anzitutto, non si devono dimenticare le questioni che hanno avuto particolare potenziale esplosivo e che possono innescare nuovi processi dirompenti, come il conflitto greco-turco per Cipro e per i fondali marini. Si aggiunga la questione del Sahara ex-spagnolo e la conseguente rivalità tra l'Algeria ed il Marocco, che finisce, malgrado la componente mauritana, per gravitare sul Mediterraneo anche per gli interessi spagnoli e francesi che in vario modo si collegano ad essa. Non mancano poi altri interrogativi minori: ad esempio, come saranno l'Algeria dopo la morte di Boumedienne e la Tunisia dopo Bourguiba? Né va perso di vista il dato di partenza — peraltro positivo e credibile — dell'ipotizzato processo di pacificazione del vicino oriente: quando e come verrà la pace tra Israele e l'Egitto?

In secondo luogo, il ritorno dell'Europa nel Mediterraneo deve essere ben diverso dai trascorsi storici delle Nazioni europee in quel mare. La sola formula che può avere probabilità di successo è data dalla qualificazione di questo ritorno in una prospettiva di sviluppo economico e sociale, di crescita civile, di pace.

Un approccio globale dell'Europa, che si avvia ad una presenza diretta ponderalmente decisiva nel Mediterraneo per l'articolazione geografica delle tre penisole meridionali, può risultare veramente stabilizzante, se riuscirà a manifestarsi in chiave di progresso economico ed a coinvolgere a tal fine gli altri Popoli del litorale. Gli Europei hanno di nuovo in mano, dopo molto tempo, una carta importante da giocare per ritrovare un ruolo storico rilevante e contribuire alla riduzione delle tensioni nel mondo. E' possibile — se vi sarà il tempo di avviare davvero questo processo senza che qualcuno dei punti «caldi» attuali lo blocchi — che ne consegua un certo disimpegno da parte delle due Superpotenze, a condizione che il vuoto sia riempito veramente dall'auspicata iniziativa europea. Una *pax mediterranea* che non pretenda di cambiare le alleanze, ma che faccia procedere sulla via dello sviluppo i Paesi che gravitano sul grande bacino marittimo, può anche non dispiacere ai due massimi protagonisti della politica mondiale, che potrebbero forse riconoscere di non avere più i mezzi per continuare a fronteggiarsi anche là dove fosse diventato inutile.

Ma è bene non indulgere troppo nella rappresentazione di uno scenario lontano, che più si dipinge idilliaco e meno può sembrare probabile. Potrebbe, però, non trattarsi di una prospettiva impossibile, se l'Europa comprenderà veramente come deve giocare le sue carte nella previsione del nuovo allargamento comunitario.

MARIANO GABRIELE

LEGGI NAVALI E SVILUPPO DELLA MARINA

Prof. MARIANO GABRIELE

I

I fattori del Potere Navale italiano

Quando, sulla scia dell'avventura garibaldina, prese corpo il primo Stato unitario italiano, una situazione nuova si determinò nel Mediterraneo ed all'interno del Paese. I vecchi equilibri internazionali ne venivano sconvolti, alla vigilia dell'apertura di Suez, e una nuova Potenza marittima si affacciava all'antico mare interno, con ambizioni quasi obbligate, che le imponevano, indipendentemente dalle sue reali possibilità, una politica navale.

La posizione geografica dell'Italia e la sua stessa conformazione, articolata in grandi isole e penisole, avrebbe proposto comunque temi e problemi di politica marittima ai suoi governanti; la congiuntura internazionale li proponeva in maniera indilazionabile. Ed erano ben altra cosa che non quelli del vecchio regno di Sardegna, le cui prospettive marinare, strettamente ancorate alla Liguria ed alle sue tradizioni, avevano trovato una sistemazione organica nel trasferimento della squadra a La Spezia e nel potenziamento di Genova come porto primario dello Stato. Se ne era reso ben conto Camillo di Cavour, primo Ministro della Marina del regno d'Italia, quando nella nota preliminare al bilancio della Marina del 1861 affermava: «Il sottoscritto, preposto all'amministrazione delle cose di mare di uno Stato collocato in mezzo al Mediterraneo, ricco di invidiabile estensione di coste e di una numerosa popolazione marittima, sente il dovere di dare il più ampio sviluppo alle risorse navali del Paese, valendosi degli elementi di forza che ha trovato nelle nuove province» (1). Non a caso l'amministrazione della Marina, che aveva peregrinato da questo a quel dicastero nel regno di Sardegna, veniva eretta

(1) C. MALDINI, *I bilanci della Marina d'Italia*, vol. I, p. 183.

in ministero autonomo nell'anno stesso in cui si proclamava il regno d'Italia. Che poi gli «elementi di forza» fossero realmente tali è un altro discorso.

La fulminea proiezione al sud della nuova entità nazionale italiana apriva una serie di problemi difficili. Nel settore marittimo occidentale la nuova Marina veniva fatalmente a scontrarsi con quella francese e con quella spagnola, nel settore meridionale essa aveva di fronte — amica, ma non troppo — quella britannica e dietro ad essa la turca, nel settore orientale si trovava a rivaleggiare con l'ostile Marina di Vienna e con quella greca. I soli compiti di protezione del traffico e di sostegno della Marina mercantile, unitamente all'esigenza di assicurare la difesa marittima e la presenza navale dove richiesto dalla politica dello Stato, esigevano un impegno a fondo. Né il momento storico consentiva di attendere i tempi necessari per omogeneizzare gli uomini e prepararli, selezionare le navi disponibili per scegliere quelle utili e costruirne altre, impostando una politica degli arsenali e dei cantieri idonea a rispondere nel tempo lungo alle esigenze, definendo la collocazione delle basi ed attrezzandole. Ognuno di questi temi rappresentava un elemento di debolezza: le navi erano quanto di più eterogeneo si potesse immaginare, ufficiali ed equipaggi venivano da scuole e da preparazioni diverse, le basi rispondevano alla logica dei singoli Stati regionali più che ad una nuova logica nazionale, la Marina non aveva una grande tradizione marittima nazionale abbastanza vicina nel tempo per potervi inserire direttamente la propria politica.

Le repubbliche marinare, i grandi navigatori, i famosi ammiragli romani (2) non avevano nulla in comune con la realtà provinciale degli Stati italiani del 1859-'60. La nuova Italia, invece, aveva una dimensione internazionale tale da poter riprendere quel patrimonio di ideali e di glorie per farne la piattaforma spirituale della propria marineria nazionale, se avesse avuto il tempo di assimilare compiutamente il significato dei richiami storici, rielaborandolo entro le prospettive moderne in cui era nata. Ma l'incalzare dei tempi non permise nemmeno alla Marina di avere il tempo necessario per un progressivo adeguamento alla situazione. Il solo fatto di esistere importava che l'Italia si trovasse impegnata sul mare, in quel momento storico che segnava dopo secoli di decadenza la rivalutazione del Mediterraneo.

---

(2) Le tradizioni della Marina Militare avevano bisogno di tornare indietro nel tempo, a Genova, a Venezia, a Pisa e, prima ancora, ai classici ricordi di Roma per ritrovare glorie ed eroi ai quali ispirarsi. E' sintomatico che a quei tempi lontani si siano rifatti i navalisti italiani dopo il '70, quando di nuovo, dopo le delusioni e le polemiche del '66, rifiorirono entusiasmi e speranze. I ricorsi del più lontano passato presero il posto di quelli vicini, proprio perché l'insufficienza di questi non poteva servire da piattaforma ideale a nessuna ripresa navale. Coloro che — retorica a parte — preconizzarono una terza Italia grande sul mare, ricercarono i fantasmi dei dogi di Genova e di Venezia, si infiammarono al nome di Caio Duilio che aveva portato per primo alla vittoria le navi della grande Roma. E nel 1876, liquidata la flotta di Lissa, intitolarono a Caio Duilio la prima importante unità della nuova Marina. Cfr. F. CHABOD, *Storia della politica estera italiana dal 1870 al 1896*, Bari 1952, pp. 296 sgg.

In tale quadro, i fattori del potere navale italiano apparivano largamente inadeguati, anche se — dopo tutto — esisteva una flotta (3). Tuttavia, fin dagli inizi una linea politica era stata indicata, proprio nel settore che in questa sede interessa. Nel campo navale, quando per le proprie necessità uno Stato ha bisogno della flotta, esso deve cercare di costruirla direttamente e di sostenerla con una valida industria cantieristica nazionale. E' quanto aveva perfettamente compreso Cavour, quando affermava in Parlamento (4): «e qui io lamento una grandissima lacuna nell'industria del nostro Paese; noi non abbiamo ancora alcuno stabilimento che si sia dedicato alla costruzione di navi in ferro. Il Governo desidera molto di poter favorire quest'industria e veder modo d'introdurla nel nostro Paese; e per quanto io non sia fautore del sistema protezionista, per quanto io sia disposto a mantenere, ad eccitare anzi la concorrenza fra le fabbriche interne e le estere, tuttavia io crederei che, se vi fosse mezzo d'introdurre nel nostro Paese questa industria delle costruzioni navali in ferro, sarebbe il caso di non accordare privilegi, ma di vedere modo di secondare gli sforzi di quei capitalisti, i quali venissero a stabilirsi a questo scopo fra noi» (5).

Fino a Lissa

Il breve periodo tra l'unificazione italiana e la terza guerra per l'indipendenza fu caratterizzato — pur nel rapido avvicendarsi dei ministri (6) — dai primi tentativi di definire un «piano organico» della flotta, destinato a dare un indirizzo di medio o di lungo periodo alla politica delle costruzioni navali militari.

Gli studi iniziarono sotto il Menabrea, successore di Cavour al ministero della Marina. Egli aveva formato una commissione ad hoc, cui indirizzò una serie di quesiti, indicando come linea fondamentale di politica navale l'esigenza, per l'Italia, di disporre di una Marina militare talmente forte da poter fronteggiare quelle austriaca e spagnola riunite: si trattava di un orientamento molto interessante perché fissava un obiet-

(3) Al momento della proclamazione del regno d'Italia la Marina Militare poteva contare su 79 unità — di cui 22 ad elica, 35 a ruote, 22 a vela — per complessive 77 031 t e 745 cannoni; 32 navi provenivano dalla Marina sarda, 24 dalla napoletana, 13 da quella garibaldina di Sicilia, 8 dalla toscana e 2 dalla pontificia. Esagerava quindi il Pascoli, quando affermava, in un discorso agli allievi dell'Accademia navale di Livorno, il 10 aprile 1911: «il 17 marzo 1861 comincia la storia della nostra Italia che ha dietro a sé i millenni e avanti a sé i millenni.... Non aveva strade, non aveva scuole, non aveva opifici, non aveva navi», *Rivista Marittima*, aprile 1911, p. 72; M. GABRIELE, *La prima flotta dello stato unitario italiano*, in *Nuova Antologia*, n. 1922 (febbraio 1961), pp. 167-78.

(4) Rispondendo alla Camera, il 2 giugno 1860, al deputato Pareto, che aveva avanzato una interpellanza per conoscere lo stato delle cose della Marina.

(5) Cfr. M. GABRIELE, *La politica navale italiana dall'Unità alla vigilia di Lissa*, Milano 1958, p. 93.

(6) Dalla morte di Cavour al 1867 si succedettero ben 14 ministri della Marina, con una durata media di 5 mesi e 20 giorni. Cfr. G. FIORAVANZO, *La marina militare nel suo primo secolo di vita (1861-1961)*, Roma 1961, p. 16.

tivo preciso ed ambizioso che sarebbe rimasto valido per molto tempo. Tale direttiva stava a significare che il posto dell'Italia nella graduatoria delle Potenze marittime mediterranee veniva stimato dover essere, fin dall'inizio della vita nazionale, importante: il terzo, dopo le due grandi Potenze britannica e francese, e in condizioni tali da uguagliare la somma degli altri due possibili concorrenti più forti nel bacino del Mediterraneo. La commissione si orientò verso i vascelli e le fregate di legno ricoperte di ferro: era l'effetto del momento di transizione e di incertezza che caratterizzava dovunque le scelte navali. Il Menabrea, dal canto suo, tenendo conto di varie esigenze, preparò per il 1862 un bilancio che proponeva spese per 59 milioni, che non furono mai approvate.

Nel successivo ministero Rattazzi, il portafoglio della Marina toccò al Persano, il quale nominò una nuova commissione e portò avanti la proposta di una flotta, da costruire in un periodo poliennale, che avrebbe dovuto sostituire quella eterogenea e poco efficiente di cui disponeva il Paese, assicurandogli nel contempo un posto rilevante fra le Potenze marittime. Si sarebbero dovute costruire 24 fregate corazzate di 1° ordine e 10 di 2° ordine, 9 fregate, 12 corvette, 14 avvisi, 1 yacht, 14 trasporti, 18 cannoniere (di cui 6 corazzate) e 6 batterie corazzate. Questo piano organico non fu neppure discusso in Parlamento, ma il dibattito e le polemiche intorno agli studi che ne erano stati alla base (7) contribuirono certamente alla divulgazione del problema ed alla sia pur disordinata serie di spese navali che furono sostenute in previsione del nuovo scontro con l'Austria. Va rilevato che il piano del Persano poneva l'accento sulla necessità di potenziare l'industria cantieristica nazionale, riprendendo il filone di pensiero di Cavour ed appoggiandosi — con l'aiuto di autorevoli sostenitori, tra cui il Saint Bon (8) — anche alle esperienze della guerra di secessione americana.

Nel 1864 il ministro Cugia, riprendendo gli studi precedenti alla luce delle conclusioni tratte da una nuova commissione di ufficiali di Marina, da lui nominata, tornava sul tema del «piano organico», che era piaciuto alla Camera, sebbene questa non fosse certo concorde sui contenuti. Col nuovo «piano organico» il Cugia proponeva la realizzazione di un numero minore di fregate corazzate e la radiazione del naviglio non utile, ma in compenso proponeva che due terzi della flotta fossero costantemente armati.

I successori del Cugia, fino al 1866, pur mantenendosi fedeli all'idea

(7) *Studi per la compilazione di un piano organico della Marina italiana per ordine del ministro della Marina*, Torino 1863.

(8) Vedi S. di SAINT BON, *Pensieri sulla Marina Militare*, Napoli 1862. Vi si legge «...la potenza in materiale galleggiante di una nazione marittima meglio si desume dalle forze produttrici dei suoi arsenali e della sua industria privata che dal numero effettivo delle sue navi. E questo gran fatto costituisce appunto la gran superiorità della marineria britannica su tutte le altre dell'universo. Se dunque aspiriamo a prender seggio in mezzo a quelli che imperano sul mare, bisogna che subito, con tutta l'alacrità possibile e con mezzi atti a raggiungere lo scopo, facciamo sforzi giganti per dar vita alle industrie private delle costruzioni navali, di quelle segnatamente in ferro». Va rilevato che «privato» si intende meglio oggi col vocabolo «civile».

del piano organico fondato su un nucleo corazzato da battaglia, cui avrebbero dovuto affiancarsi unità speciali anfibie, non ottennero mai i mezzi per impostare una politica a medio termine per la costruzione della flotta. E di conseguenza, pur se non mancarono talune decisioni positive (9), gli stanziamenti per la Marina furono definiti non in base ad una visione di lungo periodo capace di garantire l'impiego ottimale delle risorse alla luce di programmi concepiti in maniera organica, ma in una alternanza incoerente di atteggiamenti, dettati volta a volta dal desiderio di risparmiare fondi nel quadro di un pericolante bilancio statale, o dall'opposta volontà di approvvigionarsi subito, dovunque e comunque, di navi per la guerra sotto la spinta emotiva degli eventi.

Ciò diede luogo a spese, nel complesso, rilevanti, ma con cattivi risultati, come dimostrò l'infelice campagna navale del 1866. La lezione di questo breve periodo — con le sue buone intenzioni frustrate e con le sue intuizioni felici, ma inutili — non va dimenticata. Essa può essere presa ad esempio, emblematicamente, sulle modalità e sugli effetti di una politica delle costruzioni navali accidentale ed episodica, che si risolve in dispersione di risorse ed in cattivi risultati finali.

La «Legge Navale» del 1873

Vennero i tristi giorni di Lissa, e con essi la delusione, l'amarezza e le polemiche. Ma, al di là dell'episodio venne anche una esatta e dosata valutazione di alcuni tra i motivi principali dell'insuccesso, proprio da quegli ambienti navali che l'infelice vicenda del 1866 aveva più scosso.

Un contributo significativo fu dato dal Riboty. Valoroso comandante della *Re di Portogallo* a Lissa, poi deputato e senatore, l'ammiraglio Riboty fu nominato ministro della Marina all'inizio del 1868. Si erano spenti in Parlamento — ma non da molto — gli echi di una polemica esasperata che era giunta a chiedere addirittura l'abolizione della Marina Militare, quando il Riboty prese l'impegno, nel febbraio 1868, di riorganizzare la flotta. Strumento di tale operazione, particolarmente impegnativa per il momento politico e tecnico in cui veniva a proporsi, doveva essere una legge navale.

Dopo una prima serie di studi, il 15 maggio 1869, il Riboty presentò in Parlamento un «piano organico del materiale della Marina», che avrebbe voluto rappresentare un onesto compromesso tra le esigenze della Marina e quelle del bilancio. Il piano proponeva 84 unità, tra cui 20 navi di linea e 7 fregate; la spesa occorrente avrebbe dovuto essere ripartita in 10 anni (10).

Il progetto non ebbe fortuna, perché la caduta del Governo Menabrea e la linea di stretta economia nelle spese militari assunta dal suc-

(9) Va ricordato, tra l'altro, il passaggio del cantiere statale di Livorno, in concessione, ai fratelli Orlando, nel 1865, sotto il ministro Angioletti, cfr. M. GABRIELE, *La politica navale, ecc.*, cit., pp. 254-56.

(10) Cfr. FIORAVANZO, *cit.*, p. 20.

cessore Lanza, lo fecero accantonare. Ma nell'estate 1871, ritornato il Riboty al dicastero della Marina, l'idea portante della legge navale, che egli aveva sostenuto anche dai banchi del Senato, ritornò attuale. Nuovi studi furono elaborati e si conclusero con la presentazione in Parlamento di un progetto di legge in 39 articoli, che affrontava la riorganizzazione di tutto il settore militare marittimo dello Stato e non soltanto del materiale navigante (11). Il naviglio avrebbe dovuto comprendere 73 unità; di cui 12 navi di linea, 22 da crociera, 7 avvisi, 6 trasporti, 18 guardacoste ed 8 rimorchiatori; il totale corrispondeva complessivamente alle unità esistenti, ma il numero delle navi di linea fu giudicato, dal Consiglio Superiore di Marina, insufficiente a garantire la difesa dello Stato, per la quale sarebbe stato necessario portare le unità di linea, nerbo della flotta, a 21.

Tenuto conto anche di tutte le altre esigenze diverse dal rinnovo del naviglio — personale, amministrazione, ecc. — il Riboty arrivava a definire un fabbisogno di spese ordinarie e straordinarie che, ripartite nel quinquennio 1872-1876, arrivavano complessivamente a 165 milioni. Le quote di spesa relative alle nuove costruzioni arrivavano complessivamente a lire 25 750 000, così distribuite nel quinquennio: 1872, lire 3 000 000; 1873, lire 4 000 000; 1874, lire 5 000 000; 1875, lire 6 250 000; 1876, lire 7 500 000. Con tali mezzi, negli anni indicati sarebbe stato possibile costruire 2 navi di linea corazzate, 4 cannoniere e 10 guardacoste.

La discussione in Parlamento fu animata soprattutto dalle critiche di insufficienza, che furono mosse ad un piano fondato sul mantenimento e sulla graduale sostituzione del naviglio esistente. Il ministro della Marina aveva concordato la spesa con quello delle Finanze, Quintino Sella, ed aveva ottenuto il possibile. Ma la Giunta della Camera volle portare a 102 il numero delle unità della flotta e la Camera approvò la proposta della Commissione Bilancio di stanziare 3 milioni in ogni esercizio finanziario per la riproduzione del naviglio, iscrivendo la somma nella parte ordinaria del bilancio (12). Ed è interessante, al di là delle polemiche tecniche e di quelle parlamentari, che su un punto si trovano concordi Marina, Ministro e Parlamento: sulla necessità di attuare una politica poliennale di investimenti nel naviglio in modo che fosse possibile conoscere la disponibilità per le nuove costruzioni in anticipo per pianificare i programmi cantieristici.

Erano stati preparati, intanto, i piani della nave da battaglia del tipo «Duilio». Fu questo l'aspetto più clamoroso della politica navale italiana negli anni '70. Si trattava di una nave nuova, ideata da Benedetto Brin, dotata di caratteristiche, per il tempo, eccezionali: velocità di quasi 16 nodi, 12 000 t di dislocamento, due torri idrauliche che portavano l'artiglieria principale, struttura a compartimenti stagni. Malgrado perperplessità e polemiche, il 12 marzo 1873 la Camera approvò la legge che

(11) C. BRAMBILLA, *Una legge navale di 100 anni fa*, in *Rivista Marittima*, CVII, 6 (giugno 1974), pp. 7-27.

(12) G. COLLIVA, *Uomini e navi nella storia della marina militare italiana*, Milano 1972, p. 44.

ne consentiva la costruzione, in tre esemplari, con una spesa di 15 milioni. La nuova unità rappresentava rispetto al passato un salto di qualità notevole, e la sua realizzazione ebbe anche all'estero vasta risonanza (13).

Il ministro della Marina, ammiraglio Simone Pacoret di Saint Bon, aveva nel frattempo ottenuto il consenso del Parlamento all'alienazione delle navi antiquate (14), nell'intento di eliminare unità scarsamente efficienti, che tuttavia assorbivano mezzi per manutenzioni e riparazioni, e di concentrare tutte le risorse disponibili nella costruzione di una nuova moderna ed efficiente Marina. Con i fondi derivanti dalle vendite, quelli risparmiati nella manutenzione e quelli già stanziati, si sarebbe potuto disporre della rilevante somma di 60 milioni da spendere in 5 anni. Ancora una volta, come si vede, la politica della spesa per il naviglio militare si collocava nel quadro tipico della legge navale: un programma di costruzioni a medio termine, una copertura finanziaria pianificata in un periodo a ben più largo respiro che non quello del bilancio annuale. Nello stesso quadro veniva a collocarsi anche la successiva importante decisione relativa alle grandi unità, presa nel corso del 1876: varata la *Duilio*, la gemella *Dandolo* avrebbe dovuto subire importanti modifiche ed inoltre sarebbero state costruite altre 2 nuove grandi unità — *Italia* e *Lepanto* — capaci di trasportare un'intera Divisione dell'Esercito con autonomia quasi doppia rispetto a quella del *Duilio* (15).

Ma sarebbe toccato al Brin, succeduto il 25 marzo 1876 al Saint Bon nella guida del Ministero della Marina, di ottenere finalmente il consenso del Parlamento su una legge navale globale. Con tutti i suoi possibili difetti (16) il piano organico, presentato dal Brin il 21 febbraio 1877 e trasformato in legge il 1° luglio seguente, aveva una sua logica. Esso prevedeva un organico di 72 unità — di cui 16 di 1ª classe, 10 di 2ª e 20 di 3ª, oltre a 14 navi onerarie e sussidiarie ed a 12 destinate ad impieghi locali — da raggiungersi in 10 anni, con una spesa ordinaria di 126 milioni ed

---

(13) Quando la *Duilio* scese in mare e fu ormai palese a tutti che le pessimistiche previsioni sulle sue capacità di galleggiamento — imprudentemente espresse anche da esponenti di reputati ambienti navali esteri — erano state completamente smentite, per contraccolpo vi fu un coro di lodi, anche esagerate. Agli apprezzamenti dell'ammiraglio Robinson, che riportava i favorevoli commenti dell'Ammiraglio inglese, ed alla relazione al bilancio francese della Marina del 1879, che definiva la nuova unità come «la più forte macchina da guerra che l'arte navale abbia creato», si aggiunse la clamorosa dichiarazione del senatore americano Bonejan, il quale affermò in assemblea: «La sola *Duilio* della Marina italiana potrebbe distruggere tutta la nostra flotta». E l'ormai vecchio Garibaldi volle scrivere da Caprera all'ispettore generale del G.N. Mattei, il 27 febbraio 1880: «La stupenda riuscita del *Duilio* onora grandemente voi ed i valorosi collaboratori — nel concetto e nell'attuazione. Io considero la nascita dei quattro colossi della nostra Marina Militare come un vero risorgimento nazionale che ci porterà al livello delle grandi potenze marittime...».

(14) PRASCA E., *L'ammiraglio Simone di Saint Bon*, Roma-Torino, 1906, p. 103; COLLIVA, *cit.*, pp. 44-46.

(15) 8 700 miglia, contro le 3 760 del *Duilio*.

(16) Inevitabili anche a causa delle oscillazioni della politica estera italiana in quel periodo.

una straordinaria di 20 (17). Questa legge navale gettava le basi per un programma di sviluppo della flotta di tutto rispetto, ed è partendo da esso che durante i decenni successivi l'Italia raggiunse posizioni relativamente importanti tra le Potenze marittime. Il programma prevedeva, in fondo, soltanto la costruzione di due nuove grandi unità da battaglia (il numero totale delle navi doveva passare dalle 70 del 1877 alle 72 del 1888), ma a fianco di queste una serie di rinnovi e di ammodernamenti avrebbe dovuto garantire un miglioramento qualitativo importante dello strumento militare marittimo (18).

La «Legge Navale» del 1887

La precipitosa adesione dell'Italia all'alleanza degli imperi centrali, dopo la cocente delusione di Tunisi del 1881, portava in prima linea gli impegni ed i problemi della Marina Militare. In un periodo particolarmente travagliato dal dibattito sulla scelta degli indirizzi delle costruzioni navali (19) e dalla ricerca di soluzioni tecniche nuove (20), la Marina Militare italiana si vedeva liberare, da un lato, di molte preoccupazioni nel settore adriatico, ma al tempo stesso veniva gravata di responsabilità schiaccianti. L'adesione alla Triplice aveva impegnato l'Italia per terra anche sul fronte del Reno, nell'ipotesi di un conflitto continentale, ma l'aveva lasciata del tutto scoperta per mare, di fronte all'aggressiva potenza francese. Solo nel primo trattato di rinnovo dell'alleanza, nel 1887, si sarebbe ottenuto un primo riconoscimento — peraltro soggetto ad interpretazioni assai divergenti — degli interessi mediterranei di Roma e solo nel 1900 si sarebbe arrivati alla stipula di una prima, peraltro insufficiente, convenzione navale con gli alleati triplicisti.

La Marina italiana, per contro, doveva coprire dalla minaccia francese le sue lunghissime coste, caratterizzate dalla presenza di grandi città aperte all'offesa dal mare, e fronteggiare su un arco marittimo assai esteso lo spettro dell'invasione, sia nelle isole che nella terraferma. Essa doveva, inoltre, sostenere le sempre ritornanti ambizioni coloniali e gestire una presenza politica dello Stato, nell'epoca della forse più esasperata competizione imperialistica che le Potenze europee abbiano conosciuto.

Con l'adesione alla Triplice, i bilanci della Marina, come quelli del-

(17) Nei 126 milioni della spesa ordinaria era compresa una quota dei 60 milioni ricavati dalla legge di alienazione del 31 marzo 1875.

(18) Il processo di ammodernamento e di potenziamento avrebbe dovuto interessare anche il supporto logistico ed organizzativo della flotta, dalle basi all'industria ed all'istruzione.

(19) Cfr. GABRIELE, *Le convenzioni navali della Triplice*, cit, pp. 24-31. La polemica sarebbe durata decenni tra i partigiani delle grandi navi, come il Brin e, in Inghilterra, i navalisti della *Blue Water School*, e quelli della *Jeune Ecole* francese — di cui i massimi esponenti erano in Francia l'ammiraglio Aube e in Italia Guglielmo Acton — sostenitori di una marina fondata su navi piccole e numerose.

(20) Torpediniere, sommergibili, siluri, mine, ecc..

l'Esercito, subirono un incremento notevole, che appare ancora più evidente se, in luogo dei dati assoluti in lire correnti, si confrontano i valori in lire costanti (21). Il fondamentale problema della difesa delle coste implicò il rafforzamento delle basi, della flotta e della industria ad essa connessa, e tale rafforzamento venne perseguito con una serie di provvedimenti legislativi che, pur essendo orientati ciascuno ad un suo scopo preciso, si collocavano tutti in una logica sostanzialmente unitaria. Così il 29 giugno 1882 fu votata una legge diretta alla sistemazione e difesa delle basi navali di La Spezia, Taranto e Venezia; così si cercò di potenziare l'industria siderurgica e meccanica; tra le iniziative in questo campo va ricordata la promozione delle acciaierie di Terni (22), dello stabilimento Armstrong di Pozzuoli per i cannoni, del silurificio di Venezia e degli stabilimenti meccanici Ansaldo di Sampierdarena e Guppy di Napoli (23).

Per quanto riguarda il naviglio, furono seguiti indirizzi non sempre omogenei, anche se la linea di fondo fu più favorevole alla costruzione di grandi navi, patrocinata dal Brin, che non a quella di unità minori, sostenuta dalla «*Jeune Ecole*» francese e, in Italia, dal ministro Ferdinando Acton. Ma ciò che ai nostri fini qui conta mettere in evidenza è che nei provvedimenti, che furono presentati dai ministri ed approvati dal Parlamento in questo periodo, fu sempre costante l'idea di costruire una Marina potente, articolata (24) e tecnologicamente aggiornata. Quando i risultati non furono conformi alle speranze, lo si dovette non allo strumento delle leggi navali, ma piuttosto agli interminabili tempi tecnici di realizzazione dei programmi (25) ed alla realtà generale della sproporzione di fondo tra le ambizioni del Paese e le sue effettive possibilità.

L'incremento della flotta portò la Marina Militare italiana, intorno alla metà degli anni '80, al terzo posto nel mondo, almeno sul piano statistico. Ma il confronto con la Marina francese, naturale antagonista, restava negativo. Secondo il «Lloyd Universal Register», all'inizio del 1886 la Francia disponeva di 410 unità navali militari contro 175 italiane; la flotta francese contava 44 corazzate d'alto mare — 7 delle quali superavano le 10 000 t di dislocamento — e 21 corazzate guardacoste, 3 incrociatori corazzati, 123 torpediniere, 148 corvette, ecc. e 45 trasporti; la Marina italiana poteva contrapporre 175 unità, di cui 21 corazzate, 8 incrociatori corazzati e 92 torpediniere (26).

La realizzazione del programma del '77 aveva comportato l'impostazione in dieci anni di 7 corazzate (*Duilio, Dandolo, Italia, Lepanto, Lau-*

(21) Vedi l'allegato tratto da FIORAVANZO, cit., pp. 52-54.

(22) Protette doganalmente, operavano a costi elevati; segnarono però un incremento significativo nella produzione siderurgica, cfr. G. CANDELORO, *Storia dell'Italia moderna*, VI - *Lo sviluppo del capitalismo e del movimento operaio*, Milano 1970, pp. 246-47.

(23) COLLIVA, *cit.*, pp. 49-50.

(24) Secondo l'idea anglosassone della «*balanced fleet*».

(25) Vedi FIORAVANZO, *cit.*, p. 24, nota (1); COLLIVA, *cit.*, p. 50.

(26) Vedi *Rivista Marittima* 1886, III, p. 156-159.

ria, Morosini e *Doria)* a fronte di 8 previste, di 8 navi di seconda classe contro le 4 programmate, di 15 navi di terza classe invece di 12, di 2 trasporti invece di 1, di 127 torpediniere invece di un numero molto più modesto di navi minori. Lo strumento del piano organico e della legge navale, quindi, era stato valido ed aveva potuto recepire, in tempi di congiuntura internazionale particolarmente difficile, nuovi elementi, dimostrando — a fronte della rapida evoluzione della tecnologia ed alle esigenze della politica estera italiana — la necessaria flessibilità.

Il ministro Brin fu quindi incoraggiato, inserendosi sulla legge del 1877, a presentare 10 anni dopo, il 30 maggio 1887, una nuova importante legge navale, che modificava il quadro del naviglio del 1877, indicando una nuova esigenza di 20 navi militari di seconda classe in luogo di 10, di 30 unità di terza classe invece di 20, di 16 trasporti invece di 14, di 26 navi per impieghi locali invece di 12, e fissando in 190 l'organico delle torpediniere. La legge comportava una spesa straordinaria di 85 milioni (di cui 66 tra naviglio, siluri e cannoni) in 9 anni (27).

Fu, questa, l'ultima importante legge navale italiana del sec. XIX. Essa consentì l'impostazione e la realizzazione di nuovi tipi di navi militari che abbracciavano tutte le categorie di naviglio, dalle grandi unità di linea (come i tipi «Filiberto» e «Regina Margherita») agli incrociatori corazzati (come i tipi «Marco Polo», «Vettor Pisani» e «Garibaldi») alle unità siluranti ed al naviglio ausiliario. La tendenza generale, secondo le esigenze del tempo, era diretta, per le navi maggiori, ad un rafforzamento della corazzatura ed all'aumento della velocità.

Il significato della legge navale del 1887 — che si innestava, tutto sommato, abbastanza armonicamente sulla legge del 1877 e sulle integrazioni che l'avevano seguita — non deve essere sottovalutato. Questo rischio può derivare dalla constatazione che, durante il periodo di attuazione della legge, la Marina Militare italiana passò dal terzo al quarto e poi, verso la fine del secolo, al quinto posto nel mondo, per quanto riguarda la consistenza del naviglio.

In proposito, occorre richiamare, quanto meno, tre ordini di osservazioni:

a) non è certo il dato statistico relativo al tonnellaggio disponibile, da solo, che può consentire di stabilire una classifica tra diverse Marine militari; entra infatti in gioco una lunga serie di elementi, di cui risulta difficile valutare il peso, come la situazione geografica ed i compiti operativi, la situazione e l'efficienza dei cantieri, degli arsenali e delle basi, l'organizzazione e la preparazione del personale (28);

b) l'Italia attraversò, subito dopo l'approvazione della legge navale del 1887, una pesante crisi economica, aggravata dalla guerra doganale con la Francia.

---

(27) In particolare, 37 milioni erano destinati alle costruzioni navali, 29 milioni per l'acquisto di artiglieria e di siluri, 19 milioni per gli arsenali (9 per La Spezia, 9 per Taranto, 1 per Venezia). Vedi Ministero della Marina, *Pro-memoria dimostrante lo sviluppo progressivo della R. Marina nel personale, nel materiale, nell'ordinamento e nelle spese*, Roma ottobre 1924, p. 66, G. COLLIVA, *cit.*, p. 52.

Ne è testimonianza eloquente la diminuzione delle spese per la Marina Militare, malgrado le tensioni di quegli anni: come è agevole constatare dall'allegato, a partire dall'esercizio 1889-'90 esse presero a diminuire costantemente, scendendo progressivamente da milioni 157,6 nell'esercizio 1888-'89 a milioni 95,7 nell'esercizio 1894-'95; questo se il calcolo viene effettuato in lire correnti, ché se si passa a lire costanti (in valore 1959) la caduta dura un anno di più, passandosi da milioni 50 103 nel 1888-'89 a milioni 31 027,6 nel 1895-'96. Sintomatico del resto, può essere considerato il fatto che in quel periodo furono ceduti all'estero i primi due incrociatori tipo «Garibaldi» mentre erano ancora sugli scali di costruzione, postergandosene la consegna alla Marina nazionale (29);

c) proprio mentre l'Italia si trovava alle prese con difficoltà insormontabili in campo economico, che la costringevano a rallentare uno sforzo sempre più palesemente superiore alle proprie reali possibilità, altri Paesi più ricchi, più grandi e più potenti si affacciavano alla gara navale. Oltre alla Gran Bretagna ed alla Francia, anche la Russia si stava impegnando sul mare ed a metà degli anni '90 la sua Marina avrebbe superato — almeno statisticamente — quella italiana (30); dal canto suo la Germania, sotto la spinta della politica di Tirpitz, si apprestava a costruire — anche essa mediante apposite leggi navali — una propria imponente forza marittima (31); infine, anche l'Austria-Ungheria meditava di spingersi verso nuovi orizzonti sul mare e rafforzava la flotta.

Non vi è quindi da meravigliarsi se, in una fase di ascesa navale delle grandi Potenze, l'Italia, penalizzata dalla propria debolezza strutturale e dai propri problemi economici interni, si trovasse in controtendenza malgrado la legge navale e denunciasse una relativa decadenza rispetto ad altri Paesi più forti e più prosperi.

MARIANO GABRIELE

(continua)

---

(28) Le stesse leggi navali ed i progetti di «piano organico» che erano stati studiati, e presentati al Parlamento tenevano conto di questi problemi: basti ricordare, per il periodo che stiamo trattando, l'istituzione dell'Accademia navale di Livorno, della Vasca navale di Spezia, di un Ufficio studi per la preparazione bellica, progenitore dello Stato Maggiore; come pure i già richiamati interventi a favore dell'industria cantieristica e la promozione della marina mercantile. Ma di tutti questi problemi, anche se strettamente connessi con lo sviluppo e l'efficienza della marina militare, non ci occupiamo in questa sede.

(29) Le unità del tipo «Garibaldi» ebbero molto successo. I cantieri italiani ne costruirono ben 10 esemplari; 2 iniziati nel 1893, ceduti durante la costruzione all'Argentina; 3 per la Marina nazionale; altri 2 ancora per l'Argentina; 1 per la Spagna; 2 per il Giappone. Cfr. FIORAVANZO, *cit.*, p. 24.

(30) M. GABRIELE, *Le convenzioni navali della Triplice*, cit. pp. 125-31 e 126-65.

(31) Vedi A. Von TIRPITZ, *Erinnerungen*, Lipsia 1919; U. HASSEL, *Tirpitz*, Stoccarda 1920; A.J. MARDER, *The Anatomy of British Sea Power*, New York 1940; ID., *From the Dreadnought to Scapa Flow*, I *(The Road to war)*, Londra 1961, W. HUBATSCH, *Die Ara Tirpitz*, Gottinga 1955; J. STEINBERG, *Yesterday Deterrent. Tirpitz and the Birth of the German Battle Fleet*, Londra 1965.

LEGGI NAVALI E SVILUPPO DELLA MARINA

Prof. MARIANO GABRIELE

La I^a^ parte dell'articolo è stata pubblicata nel fascicolo di Luglio.

II

Le Leggi Navali del primo ventennio del Sec. XX

La consapevolezza di aver prodotto, attraverso le leggi navali poliennali e attraverso le singole iniziative aggiuntive, uno sforzo pesante per le possibilità economiche del Paese, ma allo stesso tempo inadeguato alle esigenze della politica estera, produsse, negli anni a cavallo del secolo, una certa *malaise* in Parlamento, nei confronti della Marina Militare. Vi fu, dapprima, l'inchiesta del 1899, condotta dall'On. Randaccio, che si fermò soprattutto sui problemi della gestione del personale e del materiale, come pure sui rapporti con l'industria fornitrice.

Seguì, molto più clamorosa e accompagnata da violente polemiche politiche e giornalistiche, l'inchiesta parlamentare sulla Marina, decisa con una legge del 27 marzo 1904 e conclusa con la corposa relazione finale di Leopoldo Franchetti del 26 aprile 1906. In essa, accanto a molte critiche che riguardavano l'amministrazione e l'organizzazione della flotta e dei programmi navali, si poneva però in evidenza, «come degno di incoraggiamento, tutto ciò che di buono e di sano nella nostra Marina Militare indubbiamente vi è» (32).

---

(32) *Corriere della Sera*, 2 maggio 1906.

In realtà, la sensazione di malessere era — prima ancora che nelle questioni specifiche denunciate in Parlamento e nella stampa ed evidenziate dalle richieste — nella evoluzione della situazione politica e militare. Il governo di Parigi, attraverso l'intesa con la Russia, aveva creato un'alternativa alla Triplice, già sfavorevole a quest'ultima in campo marittimo; a ciò si aggiunga il progressivo ma sempre più palese disimpegno della Gran Bretagna da un atteggiamento di potenziale fiancheggiamento della Triplice, in funzione antifrancese, ad un opposto atteggiamento antitedesco — e di conseguenza antitriplicista — che sarebbe culminato nell' «*entente cordiale*» e, poi, nell'accordo navale con la Francia del 10 febbraio 1913 (33).

Il periodo che va dall'inizio del secolo alla prima guerra mondiale fu caratterizzato dalla comparsa della *Dreadnought*, la nave da battaglia «che non aveva timore di nulla», derivata, come concezione, da studi italiani del Bettòlo e, soprattutto, del Cuniberti. La politica italiana delle costruzioni navali, in un periodo in cui i termini di relatività della potenza marittima nel Mediterraneo si erano aggravati sensibilmente per il governo di Roma (34), cercò di essere il più possibile attiva.

Con legge del 13 giugno 1901, il bilancio della Marina fu consolidato nella somma di 123 milioni per l'esercizio 1900-1901 e di 121 milioni per gli esercizi successivi fino al 1905-1906. Con questo provvedimento, che era stato proposto dal ministro Morin, si poterono impostare — tenendo conto delle similari unità francesi — le quattro navi da battaglia del tipo «Vittorio Emanuele», i nuovi incrociatori (tipo «Pisa» e «San Giorgio»), nuove unità siluranti. Contemporaneamente (35), vennero riorganizzati i comandi e le forze navali.

A prosecuzione dello sforzo iniziato, con legge del 2 luglio 1905, proposta dal ministro Mirabello, integrata da altro provvedimento del giugno, nella parte straordinaria dei bilanci della Marina degli esercizi dal 1904-1905 al 1916-1917 furono stanziati 132 milioni destinati alle costruzioni navali ed all'approvvigionamento di siluri, munizioni e mine. Al tempo stesso, la legge navale definiva per i dodici anni in questione le seguenti previsioni di spesa per il bilancio della Marina: 125 milioni per l'esercizio 1904-1905, 126 per l'esercizio 1905-1906, 133 per gli esercizi 1906-1907 e 1907-1908 e 134 per tutti quelli successivi fino al 1916-1917. Come si vede, dopo i primi interventi dell'inizio del secolo, si varava una legge navale dodecennale, che — completata da altri provvedimenti assunti anche in relazione alla congiuntura internazionale ed agli sviluppi delle altre Marine — avrebbe consentito ai responsabili della flotta di delineare una politica di sviluppo nel lungo periodo.

Mentre si accendeva pericolosamente, tra Germania e Gran Bretagna,

---

(33) GABRIELE, *Le convenzioni, ecc*, cit. pp. 183-95 e 399-401.

(34) Sia nei confronti diretti dell'Austria che nei confronti di Francia e Gran Bretagna. Per un confronto tra le forze marittime della Triplice e della Duplice, vedi *Ibidem*, pp. 191-92.

(35) Con decreto del 24 gennaio 1904.

una gara di costruzioni navali — causa non ultima del conflitto del 1914 — e mentre la Marina dell'Austria-Ungheria incrementava i propri armamenti e le proprie ambizioni navali, anche l'Italia serrava i tempi della propria preparazione. Diversi provvedimenti, tra il 1907 ed il 1910, riformavano e miglioravano comandi, organi consultivi, organizzazione, ecc. (36). Con due leggi — del 7 luglio 1907 e del 5 luglio 1908 — venivano incrementati i fondi già disponibili per le costruzioni navali, anticipando ai due esercizi in corso le somme straordinarie (11 milioni per anno) stanziate, rispettivamente, per gli anni finanziari 1916-1917 e 1915-1916. Inoltre, con Legge 27 giugno 1909, il bilancio della Marina per il 1909-1910 fu portato ad oltre 163 milioni e, per la costruzione del naviglio ed accessori, le somme già previste dalla Legge del 1905 furono portate ad oltre 52 milioni per l'esercizio 1909-1910, a 60 per l'anno finanziario successivo, a 70 per il 1911-1912 e 1912-1913, e ad 80 per i tre esercizi dal 1913-1914 al 1915-1916. La successiva Legge n. 630 del 2 luglio 1911 aggiunse altri 80 milioni all'anno per nuove costruzioni nei successivi due esercizi 1916-1917 e 1917-1918.

Come risultato di questi sforzi, la Marina italiana riacquistò il margine di superiorità che si stimava necessario sulla flotta austriaca e poté disporre di uno strumento navale adeguato per fronteggiare il conflitto con la Turchia e la conseguente crisi mediterranea. Inoltre, il potenziamento della flotta costituì con ogni probabilità un elemento fondamentale di pressione nei confronti degli alleati, i quali firmarono nel 1913 la seconda convenzione navale della Triplice, che li impegnava finalmente ad una effettiva collaborazione.

Ma ormai la tensione internazionale precipitava verso la Grande Guerra, preceduta dai conflitti balcanici. Una serie di provvedimenti andarono a potenziare e ad accelerare la linea di sviluppo della Marina. Ad uno stanziamento straordinario di 15 milioni nel 1912 (37) seguirono, con il bilancio del 1913-1914, provvedimenti atti a finanziare, oltre ai programmi già approvati con le leggi precedenti, un nuovo programma complementare di costruzioni, che comportava un aumento rilevante delle spese (270 milioni, che riassorbivano i 15 decisi nel 1912). Ulteriori consistenti stanziamenti, sotto la pressione delle circostanze, furono approvati col bilancio dell'anno successivo. Infine, durante il periodo della neutralità italiana, con la Legge 16 dicembre 1914, n. 1354, furono aggiunti ancora 200 milioni alle disponibilità già assicurate con le leggi precedenti (38).

E' interessante constatare come, sul canovaccio della legge navale del 1909 si siano innestati i successivi provvedimenti diretti ad accelerare e ad integrare, in relazione alle esigenze politiche e militari, le risorse disponibili, e che detti nuovi provvedimenti abbiano raggiunto lo

---

(36) Vedi COLLIVA, *cit.* pp. 70-71; il 10 febbraio 1907 fu istituito l'Ufficio dello Stato Maggiore.

(37) Legge 31 marzo 1912, n. 194.

(38) Ministero della Marina, *Pro-memoria, ecc.*, cit., p. 68.

scopo in virtù dell'esistenza di un programma a lungo termine che aveva potuto garantire la formazione di un apparato produttivo nazionale di settore capace di rispondere alle sollecitazioni della domanda. La creazione di un tale strumento può aversi soltanto nel lungo periodo, attraverso programmi poliennali che lo impegnino non episodicamente in quel lavoro delicato e difficile che è la costruzione navale militare e il suo adeguamento tecnologico.

Significativi, in proposito, ci sembrano due casi che riguardano proprio questo periodo: l'allestimento accelerato delle corazzate monocalibro alla vigilia del conflitto e lo sforzo per il completamento del naviglio sottile e sommergibile, in favore del quale furono dirottati gli stanziamenti originariamente previsti per le quattro grandi corazzate tipo «Caracciolo».

Ormai, si era all'intervento. Durante la guerra, con la legge di approvazione del bilancio 1916-1917 furono abolite tutte le disposizioni relative alle precedenti leggi sui programmi navali, sciogliendo il Tesoro dal vincolo del consolidamento: fu adottato il criterio di iscrivere una somma ordinaria di 100 milioni nel capitolo «Materiale per la manutenzione e costruzione di nuove navi», rinviando ogni spesa in più al capitolo «spese di guerra».

Allo sforzo notevolissimo compiuto durante il conflitto per incrementare il naviglio succedette, subito dopo l'armistizio, un periodo di stasi fino al 30 giugno 1921 (39).

La politica delle costruzioni navali durante il periodo fascista

La fine del primo conflitto mondiale lasciò tutti gli Stati alle prese con gravi problemi finanziari e di bilancio. In tale quadro, lo sviluppo assunto dagli armamenti navali e, in particolare, i nuovi programmi di talune Potenze marittime destavano grande preoccupazione. Di qui la convocazione della Conferenza di Washington per il disarmo navale, cui presero parte dal 12 novembre 1921 al 6 febbraio 1922 Gran Bretagna, Francia, Italia, Giappone e Stati Uniti; l'accordo finale previde un impegno americano e britannico per una flotta massima di 525 000 t, un impegno giapponese per un massimo di 315 000 t, uno italiano e francese per un massimo di 175 000 t. Veniva anche accettata una vacanza navale di 10 anni per le grandi corazzate (Italia e Francia potevano costruirne due ciascuna a partire dal 1927), e veniva stabilita una serie di limitazioni al dislocamento ed all'armamento di determinate unità: caratteristico l'incrociatore «tipo Washington» (dal nome del luogo della Conferenza), che non doveva dislocare più di 10 000 t, né avere cannoni di calibro superiore ai 203 mm.

Intanto, in Italia, con la legge di bilancio 1921-'22 il Governo era

(39) In questo periodo furono incorporate diverse unità provenienti dalle flotte delle potenze sconfitte: per l'analisi, vedi FIORAVANZO, *cit.*, p. 32.

stato autorizzato ad ultimare la costruzione delle unità che erano state iniziate durante la guerra, di cui si riconosceva l'utilità ed i cui contratti non erano stati a suo tempo rescissi (40). Fu pure autorizzata la costruzione di 3 navi posamine, di una nave trasporto speciale da 7 000 tonnellate, di 4 sommergibili, di 2 esploratori da 5 000 tonnellate, di 4 cacciatorpediniere e di 8 Mas; ma questa autorizzazione non ebbe pratica applicazione, mancando la disponibilità di risorse adeguate. Il relativo programma navale restò pertanto sulla carta; con la legge di bilancio 1923-1924 esso fu annullato e fu invece autorizzata la costruzione di 2 incrociatori, 4 cacciatorpediniere e 4 sommergibili, che rappresentavano il primo nucleo di un nuovo programma navale da iniziarsi per il rinnovamento del naviglio. A tale scopo furono stanziati 120 milioni sulla parte ordinaria del bilancio per la riproduzione del naviglio, elevata a 160 milioni nell'anno finanziario successivo, mentre il programma delle nuove costruzioni veniva definito fino al 30 giugno 1928.

Si procedeva quindi con programmi annuali, i quali, pur risultando — come è agevole constatare dai dati dell'Allegato — non poco onerosi, non garantivano uno sviluppo organico ed economico della flotta ed un impiego ottimale delle risorse.

Con la legge di bilancio 1925-1926 il ministro Revel fece approvare un programma finanziario quinquennale, cercando di ritornare alla prassi delle leggi navali.

Nella stessa direzione convergevano gli studi degli ambienti militari marittimi, di cui era espressione il memorandum intitolato «Fondamenti di politica navale», che il sottosegretario alla Marina, Sirianni, presentò a Mussolini nel settembre 1927. In esso si sottolineava la «necessità di definire un programma di idee, come premessa ad un piano concreto, tendente ad assicurare una relativa continuità di indirizzo nello sviluppo della flotta». Vi si sottolineava anche l'esigenza di adeguare, *con programmi a lungo termine*, la possibilità dell'organizzazione industriale italiana rispetto agli obiettivi da conseguire, vale a dire si invocava ancora una volta lo strumento della legge navale. Infine, come obiettivo da conseguire, veniva indicata la creazione di una flotta «ben bilanciata», che avrebbe dovuto comprendere tutte le categorie di navi, dalle corazzate alle portaerei ed alle unità cacciasommergibili.

Su quest'ultimo punto Mussolini consentì solamente a parole. In realtà, egli concepiva una politica delle costruzioni navali orientata sulla flotta francese, e di conseguenza non approvò il piano quinquennale preparato dallo S.M. della Marina nel 1928. Egli vi sovrappose criteri personali circa le priorità ed i tipi di unità da costruire, per cui il piano organico del 1928 alla fine del 1929 era già stato praticamente abbandonato (41).

Le spese, come erano aumentate costantemente tra il 1924 ed il

(40) Ministero della Marina, *Pro-memoria, ecc.*, cit., p. 69.

(41) R. BERNOTTI, *Storia della guerra nel Mediterraneo*, Roma 1960, pp. 4-6.

La fregata LUPO in navigazione. Numerose unità di questo tipo sono state commissionate anche da Marine di Stati esteri (foto Maristat - Udap).

1928 — anni durante i quali i programmi avevano compreso 2 incrociatori pesanti e 4 leggeri, 24 caccia, 19 sommergibili e 21 altre navi minori — continuarono poi a salire: tra il 1928 ed il 1933 fu realizzato un nuovo programma, fondato sugli incrociatori (4 pesanti ed 8 leggeri), le siluranti (12 caccia e 6 torpediniere), i sommergibili e le unità minori (rispettivamente 33 e 39). Nel 1934, per rispondere a nuove costruzioni francesi, fu deciso di rimodernare le vecchie corazzate *Cavour* e *Cesare* e di impostare due grandi navi da battaglia *(Littorio* e *Vittorio Veneto);* nel 1937 fu iniziato il rimodernamento delle altre due corazzate antiquate *(Duilio* e *Doria)* e nel 1938 furono impostate altre due grandi unità di linea *(Roma* ed *Impero).* Contemporaneamente, mentre il mondo scivolava verso la guerra, si cercò di accelerare anche le altre costruzioni.

La tabella seguente fornisce, per 3 anni caratteristici del periodo, alcuni dati di confronto circa il numero delle navi in servizio nella Marina Militare italiana (42):

(42) FIORAVANZO, *cit.*, p. 50.

Tipo di Unità	*1918*	*1929*	*1939*
Navi da battaglia	15	4	2
Incrociatori ed Eploratori	21	16	22
Cacciatorpediniere	63	73	61
Torpediniere	108	46	71
Sommergibili	81	48	114
Mas	350	85	20
Varie, ausiliarie, minori	309	288	322

Si può anche ricordare che il naviglio d'alto mare italiano, fra il 1931 e il 1940, migliorò la propria posizione relativa nei confronti di quello francese, riducendo il proprio svantaggio, in termini di tonnellaggio, da un rapporto sfavorevole di 1,59 ad uno, sempre sfavorevole, di 1,25 (43). Ma la guerra si svolse contro altri avversari, senza la «flotta bilanciata» che era stata proposta, con uno strumento bellico che era stato definito alla luce di una politica diversa. Né lo sforzo cantieristico condotto durante il conflitto potè modificare sostanzialmente lo stato di cose iniziale. Certo, le spese, sia considerate in lire correnti che in lire costanti, salirono molto nei quattro anni finanziari interessati dal conflitto (dal 1940-1941 al 1943-'44), ma i cantieri italiani dovettero lavorare senza tranquillità, dibattendosi nei problemi che la scarsa potenzialità industriale del Paese proponeva in termini di mancanza di materiali, ciò che contribuiva ad allungare i tempi di consegna; inoltre, le caratteristiche del contrasto navale e la superiorità aerea dell'avversario fecero sì che il lavoro dei cantieri e degli arsenali, ai fini dell'andamento generale della guerra, assomigliasse talvolta al lavoro della tela di Penelope, sia per lo stillicidio delle perdite che creava sempre nuovi vuoti e nuovi problemi, sia per la pressione aerea che poteva costringere a interrompere o a ritardare i lavori, quando non a ricominciarli.

Dal dopoguerra all'inizio degli anni '70

Alla fine del 2° conflitto mondiale la Marina italiana, entrata in guerra con 662 000 t di naviglio da combattimento e 270 000 t di naviglio ausiliario, si trovava, nonostante oltre 130 000 t di nuove costruzioni nel periodo bellico, con sole 172 unità da guerra e 48 ausiliarie per complessive 310 380 t.

In adempimento alle clausole del Trattato di pace furono successivamente cedute o demolite 104 unità per complessive t 181 014 (44), il che ridusse il complesso delle forze navali italiane, da guerra ed ausiliarie, a 129 000 t circa. Queste forze, oltre che molto esigue rispetto ai compiti della Marina anche dopo la fine delle ostilità, risentivano del

(43) *Ibidem*, p. 30.

(44) All'URSS furono cedute 33 unità per t 47 333; alla Francia 19 per t 29 601; alla Iugoslavia 16 per t 4 547; alla Grecia 2 per t 7 533. In totale, 70 unità per t 89 014.

superamento tecnico nelle apparecchiature e nell'armamento, come pure del logoramento dovuto all'età delle costruzioni ed alle conseguenze delle vicende belliche.

La dimensione della flotta italiana scendeva largamente al di sotto di quella che aveva sempre avuto nel passato (45); analogamente, anche il ruolo e il peso navale della nuova Repubblica italiana si collocavano in un quadro più modesto. Tutto ciò emergeva chiaramente in un pro-memoria segreto dell'Ufficio Piani dello S.M. della Marina britannica, dell'agosto 1946, il quale concludeva, dopo aver considerato varie ipotesi, che «le forze navali italiane sembrano adeguate alle prime fasi di una guerra italo-iugoslava nell'Adriatico, mentre le forze aeree per la cooperazione con la Marina sono molto deboli. Inoltre, per affrontare la possibile intensità degli attacchi aerei iugoslavi, è necessario un completo riarmo antiaereo della flotta e della Marina mercantile».

Né l'istituzione della NATO, cui Roma aderì fin dal primo momento, fu motivo di immediato rilancio. «I compiti fondamentali ed insopprimibili della Marina italiana» — secondo un promemoria dello S.M. del 25 aprile 1949 (46) — dovevano «essere individuati sostanzialmente nella difesa del fronte marittimo orientale, vale a dire nella neutralizzazione degli attacchi nemici che avessero per teatro operativo il mare Adriatico e lo Ionio». Per affrontare tali compiti, la flotta italiana avrebbe dovuto gradualmente divenire un «moderno complesso armonico di forze» dotandosi subito di una aviazione navale capace di assicurare un minimo di operatività integrata e preparandosi ad assumere taluni compiti di scorta al traffico d'alto mare mediante l'impiego di portaerei (47). Ciò comportava la modifica di certe limitazioni derivate dal traffico di pace e l'impegno degli Alleati a fornire i mezzi aerei e navali necessari.

In questa linea va considerato il memorandum del 19 luglio 1949 dell'Addetto Navale italiano a Washington (48), nel quale venivano esposte le richieste dello S.M.. Premesso che il potenziale navale italiano avrebbe dovuto «essere impiegato a sostegno di più vaste operazioni effettuate da altre Marine», il documento esaminava analiticamente i com-

---

(45) Secondo lo schema del trattato di pace la forza della Marina militare italiana risultava composta da 2 vecchie navi da battaglia, 4 incrociatori con cannoni da 152 mm, 16 torpediniere, 20 corvette, 19 piccoli dragamine, 8 guardacoste e dal corrispondente naviglio ausiliario.

(46) *Pro-memoria sulla richiesta di aerei per la Marina, in relazione al Patto Atlantico*, in Archivio Ufficio Storico Marina Militare, Roma (AMR), senza collocazione.

(47) Il documento indicava in 2 portaerei leggere per scorta, più una terza di tipo analogo di riserva con le relative dotazioni di aerei (180 di linea e 90 di riserva), il fabbisogno per la difesa al traffico d'altura «basandosi su una concezione difensiva di impiego degli aerei a carattere continuo e sistematico». Per questo periodo, vedi anche M. GABRIELE, *Mediterraneo (1945-1953)*, in *Rivista di studi politici internazionali*, XLVI, 1 (gennaio-marzo 1979), pp. 25-48; ID., *Il Mediterraneo dalla fine della guerra alla morte di Stalin*, in *Rivista Marittima*, CXIII, 1980, luglio, pp. 9-18.

(48) Capitano di Vascello Franco Baslini: il memorandum, datato da Washington era intitolato «*La Marina italiana e il Patto Atlantico*», AMR, s.c..

Il NAZARIO SAURO, uno dei nuovi sommergibili da pattugliamento di elevate prestazioni da 1 630 tonnellate, costruiti presso l'Italcantieri di Monfalcone (foto Maristat - Udap).

piti che avrebbero potuto essere assegnati all'Italia in campo marittimo (difesa costiera e del traffico, antisom, posa e dragaggio mine), con le relative implicazioni sulla disponibilità dei mezzi, la preparazione e l'equipaggiamento del personale e delle basi. In particolare, venivano richiesti aerei navali e le unità da combattimento necessarie a costituire due forze di impiego composte da unità fornite dagli Alleati ed armate con personale italiano. Ognuna delle due forze navali avrebbe dovuto comprendere una portaerei, due incrociatori contraerei, sei cacciatorpediniere dei tipi da 1 600 a 2 000 t, più otto altri caccia di scorta.

Le richieste di materiale bellico furono accolte solo in minima parte. Aerei e navi non furono per il momento concessi: le portaerei, in particolare, sarebbero rimaste anche in seguito un pio desiderio. Per quanto si riferisce all'addestramento ed alla partecipazione all'attività navale interalleata su un piede di parità, invece, si fecero alcuni progressi.

Lo S.M. della Marina mise allora allo studio, malgrado le difficoltà finanziarie, un primo modesto programma navale quinquennale, che prevedeva la costruzione di: 2 cacciatorpediniere di scorta, 4 fregate e 12 dragamine, nonché la ricostruzione di 2 incrociatori leggeri e l'ultimazione di una unità di salvataggio, il *Proteo* di 1 865 t. Gli scafi erano già

Varo della fregata MAESTRALE avvenuto il 2 febbraio 1981 dagli scali dei Cantieri Navali Riuniti di Riva Trigoso. Si tratta della prima di otto fregate da 3 000 tonnellate previste dalla Legge Navale del 1975 (foto Maristat - Udap).

stati impostati nel corso della guerra e poi sospesi. Si trattava di naviglio che appariva particolarmente indicato alla protezione diretta e indiretta delle comunicazioni marittime nel quadro delle necessità derivanti sia dalla appartenenza alla NATO, sia dalla protezione del notevole volume di importazioni via mare.

Il programma era stato studiato in relazione alla decadenza della clausola del trattato di pace che vietava l'impostazione di nuove unità prima del 1° gennaio 1950, ed avrebbe dovuto concludersi nel 1955.

Ma il programma non era sostenuto da una vera legge navale e la sua attuazione, a causa di difficoltà tecniche e finanziarie, poté avere inizio concreto solamente nel 1952. Nel 1957, in ogni modo, esso era stato realizzato, con l'entrata in servizio di 2 caccia conduttori (ex incrociatori leggeri), 2 caccia di scorta, 4 fregate e 19 dragamine. Contemporaneamente, su commessa americana, i cantieri nazionali avevano costruito — a lato del programma — altre 3 corvette e 2 navi minori, che venivano ad aggiungersi al naviglio previsto dal programma del 1950. Furono pure trasformati per l'addestramento 2 sommergibili.

Mentre tramontava l'idea di una «Marina europea» (49), il primo modesto programma navale postbellico era stato portato a termine. Era stato possibile realizzare, sia pure attraverso dilazioni di tempo e difficoltà economiche non indifferenti, 26 750 t circa di naviglio operativo moderno (oltre a 2 sommergibili impiegati unicamente a scopi addestrativi), ciò che aveva permesso di radiare unità antiquate per circa 60 000 t — tra cui le navi da battaglia *Doria* e *Duilio* — non più idonee a disimpegnare i nuovi compiti affidati alla Marina, né dal punto di vista economico né da quello tecnico.

Nel frattempo, tra il 1956 ed il 1957, gli Stati Uniti avevano ceduto alla Marina italiana 24 600 t circa di naviglio da guerra ed ausiliario, quasi tutto di costruzione bellica, mentre da parte italiana si era provveduto ad acquistare all'estero od a costruire nei cantieri nazionali altre unità minori.

Tra il 1956 e il 1957 era stato definito un secondo programma, che avrebbe dovuto avere anch'esso una durata quinquennale ed assicurare un certo incremento alle forze navali, apportando alla flotta innovazioni ed ammodernamenti tecnologici, soprattutto nel campo degli armamenti e della propulsione. Le nuove costruzioni dovevano comprendere 2 incrociatori lanciamissili, 2 caccia conduttori, 6 unità minori e 2 sommergibili, per complessive 16 600 t, mentre gli ammodernamenti avrebbero dovuto interessare altre 16 000 t di naviglio (trasformazione dell'incrociatore *Garibaldi* e del trasporto *Vesuvio*, ecc.). Ma anche i tempi tecnici e finanziari di questo secondo programma slittarono, ed esso risultò completato solo nel 1964, ad eccezione dei 2 sommergibili, i quali, impostati in ritardo (1964), sarebbero stati varati tre anni dopo.

E' da rilevare che la mancanza di una «Legge Navale» si era riflessa negativamente sulla evoluzione della politica marittima degli anni postbellici, contribuendo ad un costante scadimento quantitativo e qualitativo delle forze navali italiane, al di là di ogni logica, poiché l'impossibilità di pianificare e di mantenere i tempi nei programmi vanificava in buona parte anche gli sforzi finanziari che venivano sostenuti, dando luogo ad una dispersione — invece che ad un impiego ottimale — delle modeste risorse disponibili.

Analoghe considerazioni valgono per gli altri programmi ed interventi nel settore del naviglio per gli anni successivi. Con essi si è cercato soprattutto di acquisire un assetto più organico e di migliorare o di mantenere l'efficienza delle forze navali.

---

(49) La «marina europea» doveva far parte della CED. Gli studi relativi alla sua organizzazione furono condotti nel 1951 e 1952. Uno dei problemi più spinosi consisteva nel fatto che taluni contraenti, come l'Italia, desideravano garanzie circa la protezione delle proprie coste e chiedevano quindi di riservare aliquote considerevoli delle forze nazionali a tali compiti di difesa ravvicinati: la filosofia comunitaria, per contro, tendeva a porre l'accento sulla più spinta possibile integrazione supernazionale. E' evidente che alla base di tali divergenti posizioni stava prima di tutto la differenza notevolissima che, dal punto di vista dei diversi *partners*, correva tra le situazioni strategiche del Mediterraneo e del Mare del Nord.

Così, nel 1962 veniva decisa la costruzione di altri 2 incrociatori lanciamissili, di 10 unità di scorta od antisom e di 2 sommergibili, per complessive t 25 072. Seguivano acquisti di materiale ausiliario e qualche rimodernamento, sempre tra difficoltà finanziarie tali da impedire una pianificazione organica, tanto che le decisioni furono in pratica assunte di volta in volta, con evidenti conseguenze. Nel 1966 veniva presa un'altra serie di decisioni integrative che avrebbero dovuto interessare circa 31 000 t di nuove costruzioni, diluite nel tempo, insieme a lavori di ammodernamento: complessivamente si trattava di 2 caccia conduttori, 4 unità scorta, 2 sommergibili ed altre unità per vari impieghi.

Il «Libro Bianco» del 1974 e la «Legge Navale» del 1975

Il trentennio postbellico, attraverso le vicende che si sono richiamate, aveva segnato un costante deterioramento complessivo della Marina italiana. A fronte dei compiti ad essa assegnati, l'insufficienza dei mezzi disponibili era ormai drammatica.

Nel novembre 1973, un documento dello S.M. della Marina — intitolato «*Prospettive e orientamenti di massima della Marina Militare per il periodo 1974-1984*», ma più comunemente chiamato «Libro Bianco» dal colore della copertina — faceva il punto della situazione. Richiamata la situazione politica e militare dell'area mediterranea, venivano specificati i concetti strategici che, in chiave con gli indirizzi di politica generale fissati dalle autorità di governo, risultavano diretti all'assolvimento dei compiti assegnati alla flotta italiana nel quadro dell'Alleanza Atlantica, come pure alla possibilità per lo strumento difensivo nazionale di effettuare interventi autonomi a fronte di particolari emergenze. Compito della Marina restava la difesa delle coste, della pesca e del traffico marittimo — vitale per una economia come quella italiana che importa oltre il 90% ed esporta oltre il 60% per mare, per un complessivo movimento di oltre 250 milioni di t di merci all'anno — oltre a compiti derivanti da improvvise emergenze e da collaborazioni interalleate. Detti impegni comportavano per la Marina una consistenza globale minima delle forze aeronavali operanti di 160 000 t, a fronte delle quali la flotta disponeva di 105 000 t di naviglio, in gran parte obsoleto (invecchiamento del 40% per le unità maggiori e del 70% per quelle minori) e caratterizzato dalla mancanza di unità con caratteristiche operative idonee. Fondandosi sulla proiezione delle disponibilità finanziarie esistenti, risultava che alla fine del decennio 1974-1984 la consistenza della linea operativa si sarebbe ridotta a circa 45 000 t di naviglio; il che significava la impossibilità assoluta di assolvere i compiti normali del tempo di pace.

A questo punto, o si accedeva all'idea che la Marina italiana avrebbe praticamente quasi cessato di esistere, con le immaginabili, perniciose conseguenze per la difesa dei vitali interessi del Paese sul mare, oppure occorreva dar mano senza indugio ad un programma straordinario di interventi, il quale, insieme ad un razionale piano di ammodernamento

La nave salvataggio ANTEO ripresa la scorsa primavera subito dopo l'allestimento. La nave è stata costruita presso i cantieri Breda di Mestre (foto Maristat - Udap).

e di rinnovamento da sostenere con le prevedibili risorse ordinarie, avrebbe potuto consentire un adeguamento — minimo, ma utile e significativo — della flotta.

Il «Libro Bianco» concludeva quindi con la richiesta di una «Legge Navale» che, con una spesa complessiva di circa 1 000 miliardi ripartiti in 10 anni, avrebbe potuto rinnovare la flotta e riportarla a livelli di efficienza — sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo — che non si potevano non pretendere dalla Marina. In relazione a ciò veniva proposto — «non quale programma definitivo e vincolante, ma soltanto come una indicazione di massima della dimensione del problema» — un piano di costruzioni navali destinate a sostituire unità da radiare entro il 1984 (50).

Dal dibattito su questo tema, cui hanno partecipato tutte le forze politiche, la stampa e l'opinione pubblica, è emerso un sostanziale, generale consenso che si è manifestato nella sollecita approvazione del

(50) Si tratta di 2 caccia lanciamissili, 8 fregate, 2 sommergibili, 6 unità sottili tipo aliscafo, 1 unità di scorta, 10 dragamine, 3 unità ausiliarie e di un'aliquota di elicotteri. Vedi: STATO MAGGIORE DELLA MARINA, *Prospettive e orientamenti di massima della marina militare per il periodo 1974-1984*, Roma novembre 1973, pp. 14-15.

provvedimento legislativo proposto dal ministro per la Difesa, di concerto con quelli per il Bilancio e la programmazione economica, per il Tesoro e per l'Industria, il commercio e l'artigianato.

La L. 22 marzo 1975, n. 57, destina alla costruzione ed all'ammodernamento dei mezzi navali della Marina Militare mille miliardi, da stanziarsi nei dieci esercizi 1975-1984 secondo la prevedibile cadenza dei fabbisogni di cassa, allo scopo di evitare finché possibile residui passivi.

Tale disponibilità, successivamente integrata a copertura di incrementi di costo del programma dovuti essenzialmente agli abnormi tassi di inflazione verificatisi in questi anni, avrà permesso l'ordinazione ai cantieri nazionali, nell'arco del decennio, di 32 unità maggiori di vario tipo, per un tonnellaggio totale di circa 55 000 tonnellate corrispondenti ad un impiego di circa 23,5 milioni di ore di manodopera cantieristica diretta.

Effetti della «Legge Navale»

Ma l'importanza della «Legge Navale» decennale travalica largamente la consistenza degli obiettivi e delle risorse ad essi destinati. Sulla base delle commesse della Marina Militare italiana, sono stati sviluppati e messi a punto, da un lato, una serie di unità di diverso tipo che hanno incontrato largo favore da parte di acquirenti esteri, dall'altro, un insieme di sistemi propulsivi e di scafo, d'arma, di comando e controllo, di copertura aerea, di superficie e subacquea, e di telecomunicazioni, che, integrati ad altri tipi di nave di progettazione indipendente, hanno potuto anch'essi essere largamente destinati all'esportazione.

Sono state così acquisite fino all'inizio del 1981, cioè a circa 4 anni dalla scadenza della legge, commesse per altre 36 unità o elementi di esse, corrispondenti a circa 22 milioni di ore di manodopera diretta nel corso del decennio, cui a consuntivo dovranno essere aggiunte le probabili acquisizioni ulteriori prima della scadenza del programma decennale.

Sempre alla evoluzione della tecnologia navale militare permessa dall'esecuzione della legge deve essere attribuita la possibilità di acquisizione di commesse di ristrutturazione di unità militari obsolete e di fornitura di opere e mezzi attinenti alla gestione di unità militari, che hanno portato a contratti all'esportazione per un totale ulteriore di circa 400 000 ore dirette.

Considerata nel decennio una disponibilità totale di manodopera diretta dell'intero settore cantieristico di circa 180 milioni di ore, è possibile affermare come, a prescindere dagli enormi e forse maggiori benefici apportati a tutta l'industria dell'indotto navale, la Legge Navale abbia permesso di saturare nello stesso periodo:

— circa il 13,1% della disponibilità totale di manodopera al titolo delle forniture nazionali;
— circa il 12,4% all'esportazione;
— circa il 25,5% in totale.

All'esportazione, la legge ha permesso l'acquisizione di contratti, alla data di oggi e da parte del solo settore cantieristico, per un totale di circa 4,1 miliardi di dollari, ottenuti sommando i consuntivi del lavoro già eseguito ai prezzi di vendita di quello ancora da eseguire, senza peraltro attualizzarne il valore, il che permetterebbe di indicare cifre anche più elevate. Nei termini della futura attività commerciale, la notevole serie di successi realizzati dalle aziende del settore le ha poste nelle primissime posizioni del mercato mondiale della costruzione navale militare (al primo nel settore delle fregate e delle corvette d'attacco), ponendo così le basi per ulteriori affermazioni.

Non è da trascurare infine la circostanza che i contratti di esportazione hanno permesso di realizzare, anche in collaborazione con la Marina Militare italiana, una serie di strutture per la formazione professionale del personale delle Marine committenti, che hanno curato finora l'addestramento di alcune centinaia di unità di cinque Paesi diversi, destinate a superare le 2 000 unità con l'esecuzione dei contratti più recenti.

Acquista quindi un significato concreto la decisione concorde del Parlamento, che ha votato la Legge Navale in un momento difficile per l'economia e le finanze del Paese. Tale scelta ha espresso, da un lato, la volontà che la Marina Militare viva come efficiente strumento marittimo per la difesa della Repubblica, dall'altro, la consapevolezza che i riflessi conseguenti avrebbero largamente ripagato le industrie di settore di ogni sforzo compiuto nella ricerca e nella produzione.

Tutto ciò non sarebbe stato possibile senza l'adozione di uno strumento legislativo-finanziario d'intervento calibrato sul lungo periodo. Al di là dei suoi fini immediati e diretti, la Legge Navale ha già assicurato ritorni assai positivi, in chiave industriale e commerciale. Non sembra quindi esagerato affermare che, nel settore, essa si pone come elemento di grande rilevanza per la ripresa di una politica marittima globale, coerente e concreta.

MARIANO GABRIELE

ALLEGATO

TABELLA DELLE SPESE SOSTENUTE PER LA MARINA DAL 1861 AL 1959-'60 (milioni di lire)

Anno	Spesa in lire del tempo	Spesa in lire del 1959	Dislocamento in servizio migliaia di T.	Personale militare in servizio	Spesa per tonnellata in lire 1959
1861	50,8	15.223,8	112,7	15.800	135.082
1862	78,2	24.231,4			
1863	60,5	19.463,5			
1864	59,3	19.331,5			
1865	59,7	19.676,3			
1866	61,9	19.937,7			
1867	45,6	14.479,7			
1868	38,8	11.712,7			
1869	32,0	9.996,2			
1870	25,1	7.822,6	152,4	11.980	51.329
1871	29,1	8.794,4			
1872	31,4	8.575,2			
1873	34,3	8.829,9			
1874	35,1	8.941,8			
1875	36,1	10.554,5			
1876	38,0	10.967,1			
1877	42,9	11.403,5			
1878	43,2	11.894,2			
1879	42,7	12.205,9			
1880	45,1	12.623,9	157,6	12.975	80.101
1881	44,7	13.373,8			
1882	49,1	14.690,3			
1883	63,1	19.826,2			
1° sem. '84	29,4	9.526,6			
1884-85	77,2	25.015,4			
1885-86	83,9	26.208,7			
1886-87	95,3	29.701,0			
1887-88	114,2	36.871,5			
1888-89	157,6	50.103,0			
1889-90	123,4	36.039,2	311,9	21.500	115.547
1890-91	113,0	33.659,0			
1891-92	105,1	31.762,6			
1892-93	101,8	31.653,4			
1893-94	100,1	32.435,8			

Segue: TABELLA DELLE SPESE
(milioni di lire)

Anno	Spesa in lire del tempo	Spesa in lire del 1959	Dislocamento in servizio migliaia di T.	Personale militare in servizio	Spesa per tonnellata in lire 1959
1894-95	95,7	31.502,9			
1895-96	96,1	31.027,6			
1896-97	103,1	33.247,8			
1897-98	107,5	35.044,5			
1898-99	110,4	35.390,0			
1899-00	120,9	38.618,0	382,4	24.875	100.727
1900-01	131,5	40.982,9			
1901-02	127,9	39.953,5			
1902-03	131,9	42.031,9			
1903-04	131,9	41.540,3			
1904-05	136,2	43.556,8			
1905-06	134,6	42.193,3			
1906-07	160,1	48.822,7			
1907-08	163,3	46.928,6			
1908-09	180,9	52.947,1			
1909-10	158,2	46.811,9			
1910-11	239,4	69.765,9	506,7	30.525	137.687
1911-12	324,4	89.962,7			
1912-13	305,4	81.180,3			
1913-14	382.4	102.969,6			
1914-15	549,8	151.221,4	512,0	41.140	295.352
1915-16	730,2	167.766,6			
1916-17	785,3	132.742,8			
1917-18	1.010,0	117.276,8			
1918-19	1.295,2	103.031,3			
1919-20	1.220,6	91.526,9	432,3	45.820	211.721
1920-21	960,8	54.871,0			
1921-22	1.074,1	60.381,0			
1922-23	2.544,3	142.879,7			
1923-24	1.799,1	100.737,5			
1924-25	1.061,1	58.730,6			
1925-26	1.085,7	53.553,6			
1926-27	1.214,5	57.263,3			
1927-28	1.272,4	68.661,6			

Segue: TABELLA DELLE SPESE
(milioni di lire)

Anno	Spesa in lire del tempo	Spesa in lire del 1959	Dislocamento in servizio migliaia di T.	Personale militare in servizio	Spesa per tonnel in lire 1959
1928-29	1.398,2	79.614,3			
1929-30	1.532,6	88.807,0			
1930-31	1.458,4	90.841;1	675,8	47.570	134.420
1931-32	1.524,5	106.958,2			
1932-33	1.531,2	112.591,3			
1933-34	1.376,3	109.224,5			
1934-35	1.542,6	127.221,8			
1935-36	2.852,6	222.838,8			
1936-37	3.270,4	232.724,0			
1937-38	2.830,4	177.988,6			
1938-39	3.024,9	177.300,9			
1939-40	3.455,6	194.055,4	951,1	83.900	204.033
1940-41	7.832,5	376.957,1			
1941-42	10.825,6	458.915,6			
1942-43	15.068,2	560.808,3			
1943-44	16.332,2	383.083,2			
1944-45	15.555,7	88.802,8			
1945-46	26.813,2	70.891,4			
1946-47	43.500,1	89.301,4			
1947-48	58.222,2	69.889,9			
1948-49	53.975,2	61.315,8			
1949-50	66.269,9	76.932,7	228,7	35.120	336.392
1950-51	68.049,4	81.829,4			
1951-52	76.170,8	81.807,4			
1952-53	88.307,8	95.840,5			
1953-54	88.803,8	95.659,5			
1954-55	90.298,7	96.439,0			
1955-56	99.456,5	104.280,1			
1956-57	105.385,0	106.913,1			
1957-58	111.788,2	111.765,8			
1958-59	103.950,3	102.276,7			
1959-60	117.571,3	117.571,3	221,6	37.600	530.566

Nota. — I coefficienti di trasformazione dei valori sono stati calcolati dall'Istituto Centrale di Statist

I PIANI DELLA MARINA FRANCESE CONTRO L'ITALIA NEL 1939

Prof. MARIANO GABRIELE

Premessa

Dopo la Conferenza di Monaco (29-30 settembre 1938), Mussolini si convinse che era venuto il momento di mostrare i denti alla Francia. Egli riteneva di poter individuare nella vicina Repubblica la forza conservatrice che tendeva a congelare la situazione in Europa opponendosi al cammino del mondo in marcia, e la cosa lo irritava, tanto più che assumeva essere la Francia ormai «una potenza di secondo ordine» (1). Diede pertanto il via ad una campagna propagandistica contro Parigi, accusata di ostilità storica contro l'Italia a partire dalla rivoluzione — non lo turbava la memoria dei morti di Solferino — e additata come debitrice di terre e di colonie rivendicate dall'Italia. Tutto questo avveniva in occasione della decisione del Governo francese di riconoscere l'Impero italiano e di inviare di nuovo a Roma un ambasciatore nella persona di Françoise Poncet.

Renzo De Felice nota in proposito che Mussolini sottovalutò la vicinanza temporale della guerra, dominato com'era dall'idea di mettere la Francia con le spalle al muro, nel momento del tramonto del Fronte Popolare. Lo storico individua due motivi che avrebbero indotto il duce a far partire la campagna antifrancese, il primo di ordine interno, stimando egli opportuno far compiere al popolo italiano un «salutare» bagno di «gallofobia», il secondo di ordine esterno, ritenendo fosse il caso di urlare forte e di chiedere molto per poi, con un cambiamento di tattica che considerava geniale, avanzare richieste più modeste (2).

La mossa ebbe le conseguenze che ci si potevano aspettare. Coloro che in Francia non avevano creduto al cosiddetto «spirito di Monaco», vi trovarono la conferma delle loro diffidenze e si rafforzarono nell'idea che fosse necessario impegnarsi nella preparazione militare e nel riarmo, sola risposta idonea alla condotta inaffidabile dello scomodo vicino d'oltralpe. La stampa francese, a sua volta, ribatté colpo su colpo, non lesinando nella polemica insulti ed ironie, di modo che la situazione si fece sempre più tesa.

In questo clima incandescente, il nuovo ambasciatore francese André Fran-

(1) Affermazione fatta da Mussolini al Gran Consiglio dell'8 ottobre 1938. Vedi G. Bottai, *Diario 1935-1944* (a cura di G.B. Guerri) Milano 1982, p. 137.

(2) Cfr. R. De Felice, *Mussolini il Duce*, II, *Lo stato totalitario*, Torino 1981, pp. 551-54.

çois Poncet arrivò a Roma. Era il 7 novembre, e Mussolini pensò bene di fargli fare anticamera fino al 29, per poi riceverlo e parlargli con una moderazione (3), probabilmente inaspettata, il cui valore, però, era inevitabilmente destinato ad essere interpretato alla luce di quanto avvenne il giorno successivo alla Camera dei Deputati.

Il 30 novembre Ciano vi tenne un discorso, nel corso del quale dichiarò che si sarebbero tutelati «con inflessibile fermezza gli interessi e le naturali aspirazioni del popolo italiano». A questo punto, dall'emiciclo della Camera esplosero grida e invocazioni a Tunisi, Corsica, Nizza, Savoia, Gibuti. Nella tribuna diplomatica era presente il nuovo ambasciatore francese, espressamente invitato dal ministro degli Esteri Ciano ad assistere alla seduta.

Non è possibile credere a Ciano quando afferma che «niente era stato preparato», come se i fascisti che sedevano in Parlamento avessero potuto o voluto agire diversamente da come desiderava il dittatore. Mussolini, infatti, se ne rallegrò, cogliendo di questo pericoloso episodio di politica recitata soltanto l'aspetto teatrale contingente, che pensava gli fosse utile quel giorno. Sottovalutò il livello della provocazione e in quella stessa data — vincolando chissà perché i presenti ad un inverosimile segreto — enunciò in Gran Consiglio il suo programma di conquiste: l'Albania, Tunisi, la Corsica, Gibuti, il Canton Ticino e il confine al Varo (4).

Le prospettive di un riavvicinamento italo-francese svanivano. Il 2 dicembre un colloquio richiesto dall'Ambasciatore francese al Ministro degli Esteri italiano non migliorava nulla. Nei due Paesi incominciavano manifestazioni e contromanifestazioni, più o meno spontanee, che avevano comunque l'effetto di esprimere una sorta di notifica popolare allo stabilimento di un'atmosfera di tensione ostile tra Roma e Parigi.

Vi erano, tuttavia, differenze fondamentali. In Italia la vicenda del 30 novembre 1938 aveva avuto in fondo il modesto valore della sceneggiata di un giorno, tanto che meno di due mesi dopo Mussolini avrebbe potuto tranquillamente smentirsi — e smentire i suoi zelanti seguaci, la stampa, gli scrittori fascisti — dicendo a Badoglio che non intendeva porre richieste di cessioni territoriali alla Francia (5). Sul versante francese, invece, l'impatto degli eventi fu più profondo. Esso sboccò nella convinzione che si profilava una minaccia seria all'integrità del territorio nazionale e delle colonie: una minaccia dinanzi alla quale bisognava prepararsi a combattere. Non credo si possa accusare il Governo francese di drammatizzare il deterioramento dei rapporti con l'Italia, dal momento che — a quanto pareva — da parte italiana si erano espresse con determinata chiarezza, in un luogo qualificato come il Parlamento, aspirazioni che toccavano la carne viva del Paese. E la Francia, come inutilmente spiegò l'ambasciatore Françoise Poncet a Ciano, non era caduta tanto in basso da lasciarsi portar via libbre di carne senza reagire.

---

(3) Per la verità, Ciano parla di «accoglienza gelida» e di «insuccesso», per cui François Poncet se ne sarebbe andato con «l'aria molto meno convinta di quanto non l'avesse prima di entrare», G. Ciano, *Diario 1937-1943* (a cura di R. De Felice), 2ª ediz., Milano 1980, p. 218.

(4) Cfr. l'annotazione relativa al 30 novembre in Ciano, *cit.*, pp. 218-19 e Bottai, *cit.*, p. 139.

(5) Stato Maggiore dell'Esercito - Ufficio Storico, *Verbali delle riunioni tenute dal Capo di Stato Maggiore Generale*, Roma 1983, I, p. 2.

Di conseguenza, le forze armate francesi ripresero a considerare le misure da adottare in relazione ad un possibile scontro con l'Italia.

La Marina seguí due linee di lavoro. La prima prevedeva la ripresa e l'intensificazione della collaborazione con la Marina britannica, in funzione antitaliana nel Mediterraneo (6), che aveva avuto già tanti precedenti soprattutto alla vigilia del primo conflitto mondiale (7). La seconda consisteva nella preparazione di piani specifici che la flotta francese riteneva di poter attuare con le proprie forze, sia pure in una situazione strategica che le assicurava l'appoggio, diretto o indiretto, dell'alleato.

Scopo della presente indagine è di esaminare questi piani, preparati dall'Ufficio Operazioni dello S.M. della Marina francese (8) contro l'Italia.

Sbarco a Pantelleria

Il primo di tali programmi d'azione era dedicato all'Isola di Pantelleria, per la quale si esaminavano le possibilità di sbarco e di conquista, oltre che altre eventuali operazioni minori (9).

Lo studio era datato 11 febbraio 1939 ed aveva il fine «di esaminare i diversi tipi di operazioni che è possibile ed opportuno immaginare contro l'Isola di Pantelleria». Dopo un richiamo alla situazione geografica, nautica e militare dell'isola, si passava a considerare in che modo gli Italiani avrebbero presumibilmente potuto sfruttare la posizione di Pantelleria. Dal punto di vista navale, veniva osservato che «*l'isola, fino a quando non fossero state realizzate le infrastrutture portuali in progetto, può ospitare, nel suo piccolo porto o nelle caverne, soltanto piccole unità. Le risorse dell'isola e del porto sono pressoché nulle: non sono idonee al rifornimento, né vi sono attrezzature per la manutenzione e la riparazione. Pantelleria non può dunque servire come base di partenza per un'operazione navale o combinata contro le nostre coste, e nemmeno da base di stazionamento fisso per sommergibili.*

Invece, l'isola può servire da riparo a qualche vedetta ed a qualche battello leggero da pattuglia, che trovino rifugio nel porto o in caverne attrezzate. Tale è infatti la vera utilizzazione che si può prevedere da un punto di vista navale: base di partenza per operazioni di sorveglianza e di controllo del traffico commerciale, base di disturbo per vedette contro le nostre forze di ogni natura, circolanti sulla costa est della Tunisia, oppure operanti nel Canale di Sicilia. Accessoriamente, se la difesa delle coste si avvale realmente di grossi calibri, l'isola può servire da punto di ritirata momentanea per elementi navali inseguiti».

Dal punto di vista aeronautico «*Pantelleria costituisce una posizione avanzata di grande interesse per le formazioni aeree a raggio d'azione ristretto, come le squadriglie da caccia. Per contro, la sua situazione in prima linea rendendo la base vulnerabile, l'aviazione da bombardamento, che dispone di un*

(6) Vedi M. Gabriele, *1939: Vigilia di guerra nel Mediterraneo*, in «Rivista Marittima», 1984, luglio, pp. 24-34.

(7) Cfr. M. Gabriele, *Le Convenzioni navali della Triplice*, Roma 1969, pp. 227-28; ID. e G. Friz, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, Roma 1982, pp. 171-238.

(8) Per la precisione lo «Stato Maggiore permanente dei teatri d'operazioni», di cui era capo il CV Leclerc.

(9) *Archives de la Marine*, Château de Vincennes, Pavillon de la Reine, Parigi (d'ora in poi indicati con AMF), FMF 3, TTE, *Études d'operations*, Note n. 5 EMPTO.

raggio d'azione serio, avrà piuttosto interesse a basarsi sulle terre della Sicilia, molto meno esposte; Pantelleria potrebbe servire a questa come base d'appoggio e di rifornimento. L'azione di queste due categorie di aeroplani può essere armonizzata, facendo partire le squadriglie da caccia da Pantelleria per accompagnare sulle coste della Tunisia le squadriglie da bombardamento.

Per la sorveglianza nel Canale di Sicilia, Pantelleria si presenta in una situazione eminentemente favorevole. Avendo rinunciato ad apprestare lo specchio d'acqua di Bagno dell'Acqua, non è possibile basare idrovolanti sull'isola. Bisognerebbe allora dedicare formazioni di aerei terrestri alla sorveglianza in questa zona. Questo sarebbe facilmente realizzabile. Tuttavia, un'informazione recente segnala che l'Italia baserebbe solamente dei caccia su Pantelleria. Ciò corrisponde all'organizzazione attuale dell'aviazione italiana, nella quale non sono previsti apparecchi terrestri per la sorveglianza in mare».

Dal punto di vista della sorveglianza, «*Pantelleria costituisce un osservatorio mirabilmente situato in mezzo al Canale di Sicilia. È forse questo l'aspetto più fastidioso per noi, dello stabilimento di un nemico su questa posizione. Le nostre forze navali in azione, come le nostre forze aeree, saranno costrette a fare il giro di quest'isola (come d'altra parte delle Pelagie) se vorranno assicurare la segretezza ai loro movimenti. Le organizzazioni di guardia, semplici e flessibili, non sono facilmente vulnerabili. Ma il rendimento del servizio di guardia è in funzione dei mezzi di trasmissione. Sappiamo che Pantelleria è riccamente dotata di mezzi di comunicazione: cavi telegrafici e telefonici, posti di radiotelegrafia e di radiodiffusione. Tutti gli avvistamenti possono dunque essere agevolmente e rapidamente trasmessi in Sicilia e sul continente*».

Nasceva a questo punto la scelta tra le operazioni da prendere in considerazione. Se si voleva impedire che Pantelleria svolgesse il richiamato triplo ruolo, «*la sola soluzione possibile consiste nell'impadronirsene a viva forza e stabilirvisi abbastanza solidamente da non poterne più essere sloggiati*» (10).

L'operazione, pur non apparendo di estremo impegno, rappresentava pur sempre uno sforzo combinato di una certa importanza. «*L'esame delle carte e dei documenti in nostro possesso mostra che non esiste alcuna spiaggia di sabbia sulle coste di Pantelleria. La maggior parte dell'isola è contornata da roccie scoscese, che rendono ogni sbarco impossibile nella metà sud-est*».

Sul versante nord-occidentale invece, l'esistenza di qualche punto di atterraggio, sulla costa in pendenza relativamente dolce, consentiva d'immaginare un tentativo di sbarco, articolato su tre punti da attaccare simultaneamente: a nord e a sud della punta Fram, rispettivamente presso la casa Valenza e tra Roncone di Salerno e la punta Sciuvachi, e sulla costa settentrionale tra la punta

(10) *Ibidem*. Se invece ci si voleva limitare ad operazioni minori, si riteneva poco interessante tentare l'imbottigliamento del porto, e si pensava piuttosto a bombardamenti dello scalo e della base aerea condotti con aerei e con navi, al taglio del cavo telegrafico con la Sicilia, perfino ad una eventuale incursione notturna sul campo d'aviazione. Per i bombardamenti aerei occorreva però utilizzare qualche formazione moderna e veloce — non quelle disponibili in Tunisia — e farla scortare dai caccia per timore della caccia locale. Il bombardamento navale poteva essere condotto da 2 unità, incrociatori leggeri o cacciatorpediniere. L'incursione poteva essere tentata da 5-6 uomini messi a terra da un sottomarino, cui molto difficilmente avrebbero potuto ritornare; essi dovevano incendiare, con granate e pedardi, gli aerei a terra e bloccare le porte degli *hangars*, dopo aver camminato «per una ventina di minuti tra numerose case disseminate nelle campagne». Il taglio dei cavi sottomarini doveva essere eseguito su fondali abbastanza profondi per avere una certa efficacia. Vedi stesso documento, pp. 38-43.

Puzzolana e la scogliera che chiude la Cala dei Cinque Denti dal lato occidentale.

L'attacco andava condotto sui tre punti prescelti nel medesimo tempo, avendo come obiettivi immediati il semaforo (distaccamento A) e il campo d'aviazione (distaccamenti B e C). Una seconda fase prevedeva l'occupazione, da parte delle forze da sbarco riunite, della città e del porto, ed una terza fase il rastrellamento e il disarmo degli abitanti. Si riteneva che per l'operazione occorresse impiegare un reggimento di fanteria, composto da 3 battaglioni di truppe da montagna — con una compagnia del Genio ed un gruppo trasmissioni — e 2 compagnie di fucilieri di Marina, appoggiati da 3 batterie da montagna. Le truppe dovevano essere dotate in partenza di due giorni di viveri e di munizioni, mentre i mezzi di locomozione e trasporto (70 motociclette e 600 muli) sarebbero stati sbarcati nel porto dopo l'occupazione: durante le operazioni di conquista, le forze operanti avrebbero dovuto impadronirsi sul posto dei mezzi occorrenti. La forza dei tre gruppi d'attacco era fissata in circa 1.000 uomini per i distaccamenti A e C ed in circa i 1.600 uomini per il distaccamento B.

Per trasportare da Biserta la forza d'invasione sarebbero stati necessari 7 piroscafi dei servizi di collegamento con la Corsica (2 per ciascuno dei distaccamenti A e C, 3 per il distaccamento B); ognuno di essi aveva una capacità di trasporto di 600 uomini ed una velocità di 15 nodi. Ogni piroscafo avrebbe avuto a bordo anche 2 vedette, che sarebbero state impiegate per rimorchiare, ciascuna, 4 imbarcazioni per l'assalto dal mare. Lo sbarco doveva avvenire di sorpresa, a notte fonda, e sarebbe stato iniziato, su ciascuna delle tre spiaggie prescelte, da un primo contingente di 50 fucilieri di Marina che avevano il compito di aprire la strada. Tre torpediniere veloci da 610 t avrebbero dovuto assicurare il trasporto dell'avanguardia.

Le operazioni di messa a terra del corpo di sbarco erano previste in due ondate: con la prima avrebbero messo piede su ciascuno dei tre punti prescelti 300 uomini con mitragliatrici e mortai, con la seconda avrebbero seguìto altri 200 uomini con i cannoni da 65, le munizioni, ecc. Tutta l'operazione doveva svolgersi in 2 ore e 20 minuti, a partire dal momento in cui le torpediniere che trasportavano i gruppi d'avanguardia si fossero fermate dinanzi alla costa.

Il convoglio d'invasione sarebbe stato composto da tre colonne (A, B e C, che trasportavano i 3 distaccamenti), ognuna delle quali sarebbe stata formata da 2-3 piroscafi e da una torpediniera da 610 t. Il contrammiraglio comandante della spedizione in mare ed il colonnello comandante delle forze da sbarco si sarebbero imbarcati su un cacciatorpediniere, nave ammiraglia della spedizione, ed avrebbero avuto a loro disposizione per i collegamenti un'altra torpediniera veloce da 610 t. Come scorta ravvicinata sarebbero state impiegate due divisioni di torpediniere da 1.500 t, che avrebbero incrociato lungo le coste settentrionali e meridionali dell'isola e assicurato il tiro di controbatteria.

Da Biserta la distanza da percorrere era di 110 miglia, il che implicava, a 15 nodi l'ora, un tempo di percorso di ore 7,20. Poichè la navigazione doveva essere compiuta col buio, diventava difficile utilizzare le notti d'estate, più brevi, che non avrebbero consentito al convoglio di salpare in tempo per poter navigare e condurre l'azione con il favore della notte (d'inverno il buio sarebbe durato 4-5 ore di più).

Era previsto anche l'impiego di due sommergibili-picchetto, che dovevano

prendere posto, l'uno, tra i punti di sbarco A e B e l'altro nelle immediate vicinanze della spiaggia C, e mantenervisi dal giorno prima, allo scopo di segnalare i punti esatti di atterraggio ai convogli in arrivo.

Tutta l'aviazione disponibile in Tunisia avrebbe dovuto essere impiegata, a ondate successive, per sostenere l'azione.

La prima delle condizioni necessarie per la riuscita del progetto andava riconosciuta nella possibilità di mantenere il segreto, motivo per cui altre provenienze diverse da Biserta (Susa, Sfax) dovevano essere escluse a causa della loro lontananza, che non avrebbe consentito al convoglio di compiere la traversata interamente di notte. Occorreva, quindi, una notte senza luna abbastanza lunga, con il mare assolutamente calmo, considerando la natura aspra delle coste di Pantelleria. Il personale da impiegare doveva poi ricevere un idoneo addestramento, mirato ad ottenere la massima efficienza possibile in circostanze comunque disagevoli.

L'estensore del piano si rendeva conto dei rischi che l'impresa presentava. Egli insisteva anzitutto sulla difficoltà di individuare i punti precisi della costa, in cui avrebbero dovuto svolgersi gli sbarchi: a tal fine, come già detto, si era previsto l'impiego di due sommergibili-picchetto, ma questi avrebbero potuto prima dello sbarco essere oggetto di caccia da parte dell'avversario, e ciò avrebbe privato le forze attaccanti dei punti di riferimento. Una tale eventualità poteva dar luogo a conseguenze molto gravi perchè l'isola aveva una natura molto accidentata ed era «contornata da un caos di roccie». La difesa, poi, avrebbe potuto riservare sorprese poco piacevoli: eventuali mine in costa che non si potevano dragare a causa degli scogli, imprevisti nidi di mitragliatrici e batterie ben mimetizzati e coperti. Vedette, MAS ed aviazione italiani potevano riuscire ad affondare qualche piroscafo, forze navali avversarie potevano riuscire ad intervenire, causando perdite anche importanti al dispositivo francese di trasporto e di scorta. La guarnigione, infine, avrebbe potuto respingere l'attacco e costringere i francesi a reimbarcarsi sotto il fuoco. Ove, poi, tutto fosse andato bene e l'isola fosse stata conquistata, bisognava mettere in conto per l'avvenire le servitù derivanti dalla necessità di guarnire bene a difesa e approvvigionare regolarmente Pantelleria per evitare che gli italiani vi rimettessero piede.

Le conclusioni erano le seguenti: «*In definitiva, il possesso di Pantelleria da parte del nemico costituisce nel suo gioco un* atout *che, senza essere trascurabile, non è per esso di un interesse essenziale. Ciò costituisce per noi un fastidio apprezzabile, non un ostacolo di maggiori proporzioni.*

Per il nemico è un osservatorio, un posto di guardia, una base di pattuglie e vedette, che l'aiuta a sorvegliare il Canale di Sicilia, tanto per la sua sicurezza navale ed aerea che per la difesa delle sue comunicazioni in Mediterraneo centrale e per il controllo delle comunicazioni nemiche e neutrali tra i due bacini del Mediterraneo. È inoltre una base avanzata di aviazione leggera in direzione della Tunisia. Se noi ci impadroniamo di questa posizione, essa potrà servirci anche per la nostra sicurezza e per il controllo delle comunicazioni nel Canale di Sicilia, ma questo controllo si può fare in condizioni analoghe un poco più lontano a Nord-Ovest, tra Biserta e le Egadi. Come base d'aviazione leggera, questa posizione è esposta e non ci farebbe guadagnare un tempo apprezzabile tra Tunisia e Sicilia.

Sembra, quindi, che per noi il maggior vantaggio da aspettarsi dalla presa di possesso di Pantelleria sia di ordine negativo: impedire al nemico di utilizzarla a suo profitto.

L'operazione combinata necessaria per impadronirsi di Pantelleria esige mezzi relativamente modesti per quanto riguarda gli effettivi di truppe necessari, i trasporti e la loro scorta. Richiede, invece, per assicurare la copertura, l'entrata in gioco delle forze d'Alto Mare (11), e ne consegue che queste possono venire trascinate a dare battaglia su un terreno che non pare a priori favorevole.

Infine, l'operazione di sbarco propriamente detta, su una costa difficile e mal conosciuta, dove l'organizzazione della difesa può essere molto seria, comporta gravi rischi; è possibile che si riesca, ma non si può avere nessuna certezza al riguardo.

Inoltre, se ci impadroniamo di questa posizione, se non vogliamo esporci ad uno scacco che, dal punto di vista psicologico, sarebbe peggiore dell'astensione iniziale, bisogna metterci in condizioni di respingere ogni attacco ulteriore, quindi trasportare nell'isola mezzi di difesa importanti e stabilirci su di essa molto solidamente. In sovrappiù, occorrerà assicurare il regolare rifornimento.

La questione merita dunque di essere accuratamente soppesata: non si può dire che l'operazione s'impone, e bisogna accettare l'eventualità di uno scacco» (12).

Lo studio risulta abbastanza equilibrato e problematico, pur essendo orientato a pianificare l'invasione di Pantelleria. Esamina il possibile ruolo dell'isola in mani italiane e francesi senza esaltarlo ne deprimerlo, e conclude che — in caso di successo — l'operazione sarebbe stata pagante. Procede quindi all'analisi della situazione stretegica e tattica e delinea il piano d'attacco che i francesi avrebbero dovuto applicare. Sembra di capire che lo sbarco — non altre operazioni minori — sia l'azione ritenuta auspicabile.

Ma due ordini di considerazioni sembrano ben presenti all'estensore e militano entrambe a favore di una certa cautela. Anzitutto viene denunciata una probabile carenza di informazioni circa la situazione reale di Pantelleria; le notizie disponibili sembrano non essere molto recenti e talvolta si fa strada il dubbio che la mancanza di conoscenze precise ed aggiornate sull'organizzazione e le risorse della difesa potrebbe avere conseguenze gravi, come nell'ipotesi di un imprevisto minamento delle coste vicino alla riva. In secondo luogo, la possibile reazione italiana è considerata come un'incognita pericolosa; non vi è trionfalismo nel piano d'attacco, poiché sono ben presenti i possibili effetti negativi derivanti per i francesi dall'azione della difesa terrestre, aerea e navale, come pure dal rischio di un ritorno in forze degli italiani che valesse a far cambiare nuovamente di possesso l'isola, dopo che fosse stata conquistata. Tutto questo è accompagnato dalla ripetuta sottolineatura della condizione inderogabile della segretezza, esigenza che, a causa dei tempi di percorso, costringe

(11) Di tale eventualità, peraltro, nello studio non si parla mai, altro che per questo richiamo. Non conosciamo, quindi, quali e quante unità maggiori — e con quale dislocazione di partenza e di copertura — si supponeva di dover impiegare.

(12) Quanto all'efficacia delle eventuali operazioni minori già richiamate (bombardamenti, incursioni, taglio di cavi), lo studio diceva chiaramente che esse «non avranno mai un'influenza apprezzabile sulla situazione generale», ma che avrebbero potuto pur sempre sortire un effetto negativo sul morale dell'avversario e positivo su quello delle forze armate e dell'opinione pubblica francese, dando «una impressione di attività». AMF, FMP, TTE, *Études d'operations*, Note n. 5 EMPTO, pp. 44-46.

alla scelta di Biserta come base di partenza del corpo d'invasione.

Lo sbarco a Pantelleria è un'operazione che, se appare in partenza a portata di mano, può però complicarsi in sede di realizzazione e, riuscendo, darebbe dei vincoli nuovi alla Marina francese. Il piano descritto sembra quindi aver bisogno di un *input* ulteriore, forse politico, per procedere verso la definitiva situazione. Dal punto di vista militare l'obiettivo non è ritenuto d'importanza vitale.

Sbarco all'Elba

Il 23 febbraio 1939 era pronto anche il piano delle operazioni contro l'Isola d'Elba, il quale muoveva dalla considerazione dell'«importanza che riveste per l'Italia il possesso dell'Arcipelago toscano e della stessa Isola d'Elba, tanto dal punto di vista strategico quanto da quello dell'industria di guerra» (13).

Passata in rassegna la situazione geografica e nautica dell'obiettivo — come pure le caratteristiche della sua industria metallurgica, considerata unitariamente con quella di Piombino (14) — veniva rilevato che la «difesa dell'Isola d'Elba e del Canale di Piombino ha preoccupato da molto tempo l'Italia che ha sempre temuto che un nemico s'impadronisca dell'isola, dove i punti di sbarco sono numerosi e comodi, e possa così interdirle un passaggio indispensabile tra il Mar Tirreno e il Mar Ligure, occupando al tempo stesso un centro industriale molto importante» (15).

Non si trattava di supposizioni infondate, che in effetti da parte italiana si era prevista e temuta da molto tempo — nei momenti di tensione con la Francia — un'azione sull'Elba. Valga ricordare lo studio dell'ammiraglio Giovanni Battista Bettolo dell'ottobre 1897, destinato allo S.M. della Marina ed a quello dell'Esercito e intitolato «*Danni che potrebbe soffrire l'Italia in una guerra contro una grande potenza navale*» (16). In esso si prevedeva che l'enorme estensione delle coste italiane e le condizioni della Marina militare di allora non avrebbero consentito di impedire gli sbarchi del nemico: *"L'Elba, le Egadi e le altre isole minori saranno facile preda di poche navi, che opereranno senza alcun pericolo. I danni materiali che si dovranno subire, per effetto delle predette occupazioni, saranno gravissimi... Occupando ad esempio l'Elba, che si trova nell'Alto Tirreno a così breve distanza dai porti francesi (198 miglia da Tolone a 68 da S. Fiorenzo), si avrebbe una buona base d'operazione, la quale, appoggiata alle isole minori dell'Arcipelago toscano, permetterebbe alla Fran-*

(13) AMF, FMF 3, TTE, *Études d'operations*, Note 37 EMPTO.

(14) Come interesse primario destavano le miniere di ferro dell'isola che in tempo di pace fornivano 400.000 t di minerale, vale a dire il 70% della produzione nazionale. Il minerale veniva trattato in parte dall'ILVA di Porto Ferraio (800 operai) e in parte dalle officine del grande centro siderurgico di Piombino, che nel 1933 occupava 3.500 operai. Piombino e Porto Ferraio costituivano un insieme industriale molto importante, che forniva il 40% della produzione totale dell'industria siderurgica italiana. Lo stabilimento di Piombino produceva annualmente anche 6.000 t di acido solforico, indispensabile per le fabbricazioni di guerra, e quello di Porto Ferraio forniva l'energia elettrica a tutta l'isola d'Elba. *Ibidem*, pp. 6-7 e 17-18.

(15) Questo tema era stato alla base di manovre ed esercitazioni combinate tra l'Esercito e la Flotta italiani, per cui riusciva difficile immaginare una sorpresa. *Ibidem*, p. 8.

(16) Riportato nella *Monografia riassuntiva circa l'impiego delle forze marittime della Triplice*, n. 18, Riservatissimo. Confidenziale. *Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare Italiana*, Roma, 171, 5.

cia di raccogliere in essa, a poco alla volta, tutto quanto occorre per invadere l'Italia peninsulare» (17).

Risultava, peraltro, che negli ultimi anni la difesa era stata rinforzata, con lo spiegamento di batterie costiere medie e leggere, proiettori, batterie contraeree. Dinanzi ai punti più vulnerabili della costa, presidiati da reticolati e nidi di mitragliatrici, ci si dovevano aspettare sbarramenti di mine e di reti, probabilmente estesi a tutto l'arcipelago, in modo di consentire solo alcuni varchi per il passaggio delle unità amiche. Si poteva presumere che in tempo di guerra la guarnigione dell'isola ammontasse a 3.000÷4.000 uomini, di cui la metà accasermata a Porto Ferraio (18); si doveva inoltre ammettere che gli italiani avrebbero avuto la possibilità di far intervenire rapidamente forze aeree e navali e probabilmente sbarcare, qualche ora dopo l'allarme, rinforzi di truppe e artiglieria leggera nei porti e negli attracchi della costa orientale (19).

L'Arcipelago toscano costituiva una barriera di alto valore strategico contro i francesi. Esso copriva le comunicazioni italiane tra il Mar Tirreno e il Mar Ligure, garantendo sicurezza e discrezione ai movimenti di arroccamento per linee interne delle forze navali italiane fra i due mari e lasciando l'avversario in una imbarazzante incertezza circa il punto di intervento di quelle forze. L'arcipelago svolgeva inoltre un ruolo di avamposto e di sorveglianza sul versante marittimo orientale della Corsica, tanto che nelle giornate chiare vi si sarebbero potuti seguire i movimenti navali senza l'ausilio dell'aviazione. L'isola d'Elba disponeva poi, nella rada di Porto Ferraio, di un punto d'appoggio per il naviglio leggero, utilizzabile anche come rifugio per elementi navali in ripiegamento. Un tale sguardo d'assieme induceva a prendere in considerazione un'operazione diretta alla conquista dell'isola.

«Le spiaggie dell'Isola d'Elba, compatte e riparate, si prestano ad un facile sbarco, ma, per contro, si può tenere per certo che la difesa di queste spiaggie e dei loro accessi sarà fortemente organizzata.

In tali condizioni, poiché l'operazione combinata ha per fine la conquista dell'isola, essa sarà un'operazione di impegno che implicherà considerevoli rischi, soprattutto se verrà intrapresa senza mezzi speciali (mezzi d'assalto analoghi ai «Sesia» *italiani, imbarcazioni blindate, ecc.) che permettano di porre a terra rapidamente i primi elementi, poi di proseguire sotto il fuoco lo sbarco degli uomini e dei materiali necessari. In mancanza di questi mezzi speciali, un simile sbarco può presentare qualche probabilità di successo soltanto se la sorpresa è* totale. *Ora, un breve esame delle condizioni dell'operazione mostra che la sorpresa sarà assai difficile da realizzare.*

L'isola è solcata da buone strade, la reazione del nemico sarà dunque rapida. Per questo motivo non sembra indicato sbarcare sulla costa nord del Golfo di Procchio-Marina di Marciana, troppo vicino a Porto Ferraio, col rischio di trovarsi bloccati subito dal momento dello sbarco.

---

(17) Gabriele, *Le Convenzioni navali della Triplice*, cit., pp. 167-168 e 170.

(18) AMF, FMF 3, TTE, *Études d'operations*, Note 37 EMPTO, pp. 8-13. Si calcolava che le forze terrestri comprendessero un reggimento di fanteria ed una legione della milizia, oltre a reparti minori, e 2 batterie del 16° Reggimento di artiglieria da campagna.

(19) *Ibidem*, pp. 13-14. L'aviazione da caccia e da bombardamento era a 20 minuti di volo partendo da Orbetello e Livorno ed a 30 minuti partendo dalla Spezia, Pisa e Castiglione del Lago. Unità navali che marciassero a 25 nodi avrebbero impiegato ad arrivare sul posto 2 ore da Livorno e La Spezia, 3 ore dalla Maddalena, 9 ore da Napoli.

L'operazione, partendo allora dal gruppo di spiaggia della costa sud: Campo, Lacona e Stella, può essere immaginata come segue. Un primo battaglione, messo a terra insieme ad una sezione da 65 mm nel golfo di Stella, si dirige verso il golfo di Porto Ferraio, distante 4 km. Questo battaglione incontrerà per strada le truppe che vengono da Porto Ferraio e le bloccherà. Un secondo battaglione, messo a terra con due sezioni da 65 mm nel golfo di Lacona, si dirige verso Porto Longone e al di là risale lungo la costa est, verso Rio Marina, per impedire ai rinforzi di arrivare da Piombino. Un distaccamento più importante, composto da due battaglioni e da due batterie da 65 mm è messo a terra nel golfo, più lontano, di Marina di Campo e consente di manovrare attaccando Porto Ferraio dall'ovest. All'ingrosso, bisogna dunque sbarcare 4.000 uomini e 14 pezzi da 65 mm.

Questo sbarco potrebbe essere fatto abbastanza rapidamente (due ore circa) se le truppe fossero sbarcate senza il loro equipaggiamento. Ma il distaccamento che va sulla costa est e il distaccamento sbarcato a Marina di Campo dovranno percorrere più di 10 km. Bisogna che portino con sé delle carrette per il trasporto delle mitragliatrici, dei mortai e delle munizioni. Inoltre, poiché è fuori questione la possibilità di trainare i cannoni a braccia su una così grande distanza, bisogna sbarcare nello stesso tempo dei muli, perché non bisogna far conto di trovare, di notte nell'isola, i mezzi di trasporto immediatamente necessari.

Bisogna dunque sbarcare in tutto un centinaio di carrette ed un cantinaio di muli, il che comporta l'imbarco sui trasporti di chiatte, necessarie per lo sbarco dei muli. L'operazione ne sarà considerevolmente appesantita e la durata dello sbarco sarà prolungata per ciò di molte ore. Ora, bisogna che questo sbarco sia terminato prima di giorno, se si vuole evitare la forte reazione aerea del nemico, il quale dispone di numerose basi nelle immediate vicinanze.

Dovremo prendere dunque trasporti di truppe rapidi, poiché per ragioni di riservatezza il convoglio dovrà partire dalle coste della Provenza e praticmente dalla regione di Tolone, distante circa 200 miglia. Ciò malgrado, la traversata non potrà esser fatta interamente di notte, dal momento che la velocità del convoglio verso la fine del percorso sarà ridotta, dovendo i trasporti navigare dietro dragamine o mettere in acqua i loro paramine avvicinandosi all'Arcipelago toscano, i cui accessi il nemico avrà probabilmente difeso con mine.

Per abbreviare quanto possibile la durata della navigazione, che sarà effettuata partendo di giorno, dovremo prendere 3 dei 6 trasporti di truppe capaci di 20 nodi che possiede la Marina mercantile francese: uno del tipo «Ville d'Alger» per il distaccamento della spiaggia ovest e due del tipo «El Mansour» per gli altri distaccamenti (20). In sovrappiù, bisognerà che questi trasporti e la loro scorta navighino nel Canale di Corsica, imbocchino il passaggio tra Pianosa e l'Isola d'Elba e arrivino al punto dei loro rispettivi ancoraggi senza essere visti né da bastimenti in sorveglianza, né dai semafori, né dai posti di guardia o dalla batteria di costa dei Ripalti.

---

(20) «I piroscafi rapidi delle linee Provenza-Africa del Nord, che per la loro velocità e le loro dimensioni convengono per le operazioni di sbarco, vengono, dopo aver effettuato il trasporto delle truppe di mobilitazione e di concentramento, allestiti come incrociatori ausiliari. Essi costituiscono la 1ª e la 2ª divisione di incrociatori ausiliari, destinati alla regione Dakar-Casablanca. Occorrerebbe prevedere la loro sostituzione in questa regione durante la preparazione e l'esecuzione di un'operazione combinata come quella studiata qui sopra», *ibidem*, p. 22.

La segretezza dell'operazione, condizione necessaria del suo successo, resta dunque molto aleatoria, per poco che il nemico mostri qualche vigilanza tanto intorno al punto di partenza (Tolone) quanto nei paraggi di Capo Corso e dell'Arcipelago toscano. Se il convoglio viene scoperto alla partenza, ci si può attendere una viva reazione in mare (elementi leggeri di ogni tipo), nei paraggi ristretti del Canale di Corsica e dell'Arcipelago, e a terra (artiglieria costiera, batterie di artiglieria da campagna) dal momento dell'arrivo dei trasporti al largo delle baie. Se l'allarme è stato dato in tempo, le Forze d'alto mare nemiche basate alla Spezia possono anche intercettare il convoglio prima del suo arrivo a Capo Corso.

Prima di arrischiare l'inizio di una tale operazione, sarebbe anzitutto necessario assicurarsi per mezzo di esplorazioni aeree — e poi attraverso l'organizzazione di un efficace dispositivo di sorveglianza — che il nemico non tenga di base nei porti del golfo di Genova, né in Alto Tirreno, forze importanti in condizioni di intervenire rapidamente.

In ogni modo, il convoglio dovrà essere solidamente scortato, e la forza di copertura dovrà essere abbastanza potente per tenere in rispetto le forze avversarie della regione. Il dispositivo di copertura dovrebbe comprendere due gruppi dei quali l'uno guarderebbe gli accessi nord dell'Arcipelago toscano e l'altro gli accessi sud. Ma questo secondo gruppo si troverebbe ad aver imboccato l'Alto Tirreno in una situazione delicata, essendo la sua ritirata condizionata a tutte le alee di un passaggio obbligato per il Canale di Corsica, dove la presenza di un dispositivo di sommergibili scaglionato in profondità sarebbe da prevedere, con tutte le facili occasioni d'attacco che ciò comporterebbe.

La necessità di assicurare un energico tiro di contro-batteria contro l'artiglieria costiera dell'Isola d'Elba, a partire dal momento in cui questa si scopre per opporsi all'avvicinamento del convoglio, conduce a prevedere l'intervento contro le difese a terra di mezzi realmente potenti, almeno due incrociatori, preferibilmente da 10.000 t (artiglieria da 203). Queste navi potrebbero in seguito partecipare alla copertura verso il Mezzogiorno. I paraggi pericolosi (dovunque fondali che potrebbero essere minati) in cui dovrebbero operare questi incrciatori obligherebbero a farli precedere dappertutto in questa regione da dragamine veloci.

Essendosi da prevedere fino dall'alba una forte reazione aerea, converrà, la sera della vigilia, attestare di base sui campi della Corsica tutto ciò che si potrà concentravi di aviazione da caccia.

In complesso, le forze da mettere in gioco saranno importanti: dispositivo preliminare di esplorazione e di sorveglianza di aviazione e di sommergibili, forze di scorta, d'intervento diretto e di copertura. Una parte delle forze di copertura, le forze di scorta e d'intervento diretto si troveranno impegnate in sfavorevole posizione nell'Alto Tirreno.

Ammettendo che l'operazione sia riuscita, dovremo rifornire l'isola di viveri, munizioni e forse rafforzarla quanto alle artiglierie (155 lungo, o meglio 155 G.P.F., portata 18 km, peso 12 t), se le batterie della costa e le loro munizioni fossero state distrutte. Non bisogna nascondersi che simili servitù da assicurare così lontano dalle nostre basi saranno molto pesanti, soprattutto se il nemico ha conservato la pienezza della sua potenza navale ed aeronautica. Sarà inoltre necessario resistere, non soltanto sotto i bombardamenti aerei, ma sotto il fuoco della costa avversaria, dove è facile porre in posizione potenti batterie d'artiglieria pesante.

Ricordiamo infine che la presa dell'Isola d'Elba avrebbe per corollario logico altre operazioni, peraltro meno importanti, dirette all'occupazione delle altre isole dell'Arcipelago toscano.

Risulta da questo esame che l'operazione combinata diretta alla conquista dell'Isola d'Elba comporta rischi estremamente gravi, e che essa non è nemmeno praticabile finchè non si dispone di mezzi specialmente costituiti per eseguire degli sbarchi di viva forza su una costa organizzata. Si potrebbe pensare di prenderla veramente in considerazione solo nel caso in cui il nemico, già vinto a metà, avesse visto declinare in grande misura la sua potenza navale ed aeronautica, come pure il suo morale, e non fosse più in grado di opporci una resistenza seria» (21).

Dopo questa conclusione negativa sulla opportunità di compiere il tentativo di impadronirsi dell'Elba con un'operazione di sbarco, lo studio proseguiva mettendo a fuoco le possibili azioni di minore impegno. Venivano così passate in rassegna le prospettive dei bombardamenti aerei e navali, quelle del colpo di mano e quelle del taglio dei cavi telegrafici.

La preferenza andava ai bombardamenti aerei, che avrebbero dovuto avere come bersagli, insieme, il centro industriale di Piombino (un triangolo equilatero di 1.000 m per lato) e quello di Porto Ferraio (un quadrato di 500 m per lato). Sarebbe stato necessario far scortare i bombardieri dalla caccia, dovendosi prevedere una reazione immediata dell'Aviazione italiana. Si riteneva che i bombardamenti aerei avrebbero potuto venir eseguiti, senza rischio eccessivo:

«a) di giorno, ad alta quota, da formazioni di bombardieri terrestri rapidi dell'Aviazione, in partenza dai campi della Corsica ed accompagnati possibilmente da caccia basati su Borgo;

b) di notte, da formazioni di bombardieri notturni dell'Aviazione o da formazioni di idrovolanti della Marina che, partendo dai campi o dagli specchi d'acqua della costa orientale della Corsica, potrebbero effettuare molti viaggi nella stessa notte» (22).

I bombardamenti navali erano considerati molto rischiosi perchè avrebbero costretto le unità ad avvicinarsi all'isola in zone di mare probabilmente infestate da mine, col pericolo di subire perdite e danni senza avere, per contropartita, apprezzabili probabilità di raggiungere col fuoco delle artiglierie navali i bersagli a terra. Il colpo di mano era escluso per l'Elba: poteva essere immaginato per le isole minori, assai debolmente difese, ma prive di obiettivi paganti. Il taglio dei cavi telegrafici veniva definito «interessante» per quelli che collegavano l'Elba alle altre isole, considerando che ciò avrebbe diminuito, almeno temporaneamente, il valore della rete di avvistamento disposta sull'Arcipelago toscano (23).

Le conclusioni generali sembravano mirare a confinare nella competenza delle forze aeree — e possibilmente di quelle dell'Aviazione — le operazioni da condurre contro l'Elba in caso di guerra con l'Italia: «*Di tutte le operazioni che possono essere prese in considerazione contro l'Isola d'Elba, sembra dunque che, salvo circostanze eccezionali, una sola è da tenere a mente: il bombardamento*

---

(21) *Ibidem*, pp. 19-26.

(22) *Ibidem*, p. 28. Avrebbero potuto essere impiegate bombe dell'Aviazione da 50 kg o bombe della Marina da 73 e da 150 kg.

(23) *Ibidem*, pp. 27-33.

aereo delle officine siderurgiche. Perché il risultato da raggiungere sia pienamente conseguito, l'Isola d'Elba non deve essere vista da sola, poiché le officine di Piombino formano con quelle di Porto Ferraio un insieme industriale che non deve essere dissociato nell'attacco.

Questo doppio obiettivo presenta un alto valore dal punto di vista dell'economia di guerra italiana. Esso è da comprendere nelle missioni di bombardamento che l'Aviazione deve prevedere. In mancanza dell'esecuzione di questa missione da parte delle formazioni dell'Aviazione, la Marina può anche eventualmente impiegare contro questi obiettivi le sue proprie formazioni da bombardamento, se queste non sono riservate per operazioni propriamente marittime, aventi di mira le forze e gli interessi navali avversari» (24).

Fin qui lo studio. Più che per condurre un assalto, esso sembrava redatto per dimostrare quali erano i rischi dall'operazione e per dissuadere dal tentarla. Del resto, le considerazioni negative esposte apparivano valide, anche se non erano corroborate da una compiuta informazione circa gli apprestamenti e le difese italiani. Peraltro, le osservazioni relative all'importanza strategica dell'Elba e dell'Arcipelago toscano ai fini del dispositivo navale italiano risultavano esatte, ed era da ritenere che le forze armate italiane si sarebbero battute per difenderla. Forse, sul ritornante timore francese delle mine e dei mezzi insidiosi potevano aver influito anche gli infausti ricordi adriatici del 1914-15 — quando diverse unita avevano subìto le offese del nemico in quel mare (25) — ma è indubitabile che le difficoltà operative evidenziate dall'estensore del piano fossero reali.

Nessuno sbarco-lampo all'Elba all'inizio di un conflitto, pertanto, appariva consigliabile, ma solo una pressione aerea sui principali obiettivi industriali di Piombino e di Porto Ferraio, nella speranza che le vicende belliche fiaccassero altrimenti l'avversario e consentissero di riprendere in esame, nell'intento di acquisire pegni territoriali alla fine della guerra, la conquista dell'isola. In attesa, come si è visto sopra, era meglio accontentarsi di operazioni modeste, anche se difficilmente risolutive (26).

Bombardamenti della costa ligure a Vado e a Genova

La nota di trasmissione al Capo di S.M. della Marina francese di un elaborato dedicato ad una incursione navale sulla regione di Vado-Genova — del 25 maggio 1939 — incominciava così: «*Tra le operazioni navali che si possono prendere in considerazione all'inizio di una guerra contro l'Italia, ve n'è una che sembra particolarmente ricca di risultati materiali e morali, pur essendo di relativamente agevole esecuzione: è quella che mira alla distruzione degli obiettivi scaglionati a filo della costa da Vada a Genova (cantieri navali e navi in costru-*

(24) *Ibidem*, p. 34.

(25) Definitivo dagli anglo-francesi «nido di vespe». La Marina francese vi perse il sommergibile *Curie* (20 dicembre 1914), ebbe silurata la corazzata *Jean Bart* (21 dicembre 1915) ed affondato l'incrociatore *Jéan Gambetta* (27 aprile 1915). Vedi A. Thomazi, *La guerre navale dans l'Adriatique*, Parigi 1925, pp. 35-79; A. Laurens, *Précis d'histoire de la guerre navale 1914-1918*, Parigi 1929, pp. 30-31 e 53-94; M. Sokol, *La guerra marittima dell'Austria-Ungheria*, Roma 1931, I, pp. 74-156.

(26) Un ulteriore interrogativo circa la possibile efficacia contro grandi complessi industriali del bombardamento aereo nasceva dal fatto che si pensava di far impiegare all'Aviazione come già richiamato, bombe da soli 50 kg.

struzione, riserve di combustibili liquidi, officine metallurgiche, ecc.)» (27).

Un'azione dal mare sulle coste liguri costituiva il progetto più ovvio e probabilmente più antico, in tema d'iniziative navali francesi contro l'Italia. Con certezza, già nel 1889 i francesi avevano pensato — e gli italiani lo avevano saputo — a scorrerie e bombardamenti dal mare su obiettivi ferroviari e stradali della Riviera (28). Di nuovo nel 1895 lo S.M. della Marina transalpina aveva pianificato, in un documento intitolato «Operazioni contro le ferrovie del litorale italiano da Ventimiglia a La Spezia», una serie di azioni volte ad interrompere in vari punti la strada ferrata costiera, allo scopo di impedire o ritardare il trasporto di truppe italiane verso la frontiera occidentale (29). Il già citato studio Bettolo del 1897 aveva compreso le città della Liguria tra quelle aperte all'iniziativa nemica e l'anno successivo la Commissione Suprema per la Difesa dello Stato aveva rilevato a sua volta che le ferrovie litoranee — e tra queste, in primis, quelle della Liguria — erano «esposte ad offese dal mare» (30). Esistevano quindi precedenti relativi ad intenzioni francesi ed a timori italiani in quell'area geografica, per cui c'era da aspettarsi, da una parte e dall'altra, che si progettasse un'azione del genere, anche se nel 1939 gli obiettivi primari erano diversi.

La nota rilevava come «intrapresa all'inizio delle ostilità, quest'operazione avrebbe avuto probabilmente un rendimento migliore e rischi minori: essa inoltre ci darebbe l'importante vantaggio di attribuirci l'iniziativa delle operazioni e verosimilmente di turbare l'economia del dispositivo iniziale delle forze navali italiane» (31).

I bersagli erano concentrati nella regione di Vado-Savona e in quella di Genova. Nella prima spiccavano i depositi di carburante, che secondo i francesi contenevano circa 200.000 t di combustibile, ripartite in una cinquantina di installazioni site sul litorale; inoltre in quella zona sorgevano in riva al mare fabbriche di materiale ferroviario. Nella seconda attiravano l'attenzione le acciaierie dell'ILVA, il Cantiere e le Officine Ansaldo, stabilimenti metallurgici e metalmeccanici; vi era, infine, il porto di Genova, con i suoi impianti di importanza civile e militare (32).

Volendo battere intensamente gli obiettivi, sarebbero occorsi 6 incrociatori pesanti armati da cannoni da 203, 3 incrociatori medi o leggeri armati da cannoni da 152 e 6 cacciatorpediniere armati da cannoni da 138. Ove si fosse voluto condurre un'azione limitata, la preferenza andava all'attacco alla zona di Vado-Savona, che comprendeva «il gruppo di obiettivi meglio pagante e più facile da raggiungere». Tuttavia le condizioni geografiche avrebbero permesso di battere con forze separate — ma solo di una decina di miglia, quindi pratica-

---

(27) AMF, FMF 3, TTE, 104, *Études d'operations*, Note n. 42 e 43 EMPTO.
(28) Gabriele, *Le Convenzioni navali della Triplice*, cit., pp. 70-74.
(29) Gabriele e Friz, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, cit., pp. 19-22.
(30) Gabriele, *Le Convenzioni navali della Triplice*, cit., pp. 180-181.
(31) AMF, FMF 3, TTE, 104, *Études d'operations*, Note n. 42 e 43 EMPTO. Qualunque fosse l'epoca scelta per l'operazione, questa doveva essere lanciata dopo una rapida concentrazione di forze e, comunque, in condizioni particolarmente favorevoli.
(32) *Ibidem*, pp. 4-6. Invece, per i nodi ferroviari e le installazioni portuali si riteneva difficile a priori — e forse addirittura controindicato perché i bersagli si trovavano localizzati in mezzo ad agglomerati civili — centrare «obiettivi paganti». Forse, se a Genova fossero state in allestimento unità da battaglia, sarebbe stato il caso di tentare ma impegnando in questo caso l'artiglieria da 340 delle corazzate.

mente riunite — entrambi i tratti di costa prescelti, col vantaggio che ciascuno dei due gruppi avrebbe potuto fungere da sostegno all'altro.

Partendo dalla zona delle isole d'Hyères, una forza navale che avesse marciato a 20 nodi avrebbe impiegato 7 ore a coprire le 140 miglia che la separavano dagli obiettivi, marciando a 30 nodi avrebbe impiegato 4 ore: tra questi due estremi si doveva collocare la velocità della marcia di approccio. Gli alti fondali dinanzi alla costa ligure avrebbero favorito i movimenti delle unità attaccanti, che avrebbero dovuto aprire il fuoco, orientativamente, da una distanza di 15.000 m (33).

Era quindi desiderabile una buona visibilità, dell'ordine di 15.000÷16.000 metri, e non sarebbero dispiaciute condizioni di cielo coperto perchè avrebbero reso più difficile la reazione aerea. Il tempo avrebbe dovuto essere «maneggevole», tenendo conto che un mare calmo avrebbe consentito agli attaccanti la massima velocità ed avrebbe facilitato le operazioni di puntanento, mentre un mare mosso avrebbe ostacolato l'azione dei MAS e di altre piccole unità siluranti che gli italiani avrebbero potuto mettere in campo.

«*L'operazione richiede un approccio discreto, quindi una notte senza luna, di una durata sufficiente per consentire che la traversata dal porto di partenza si compia tutta intera di notte. L'importanza delle condizioni del mare in relazione alla velocità delle navi, quelle della visibilità in relazione alla distanza del tiro che non può essere ridotta a meno di 15.000 metri senza correre gravi rischi di mine, sono tali che sarebbe desiderabile che un sommergibile, dislocato preventivamente nel golfo di Genova, informi il Comandante sulle condizioni meteorologiche del momento.*

Per ritardare il più possibile l'intervento dell'aviazione nemica e permettere di vedere convenientemente gli obiettivi, il bombardamento si collocherebbe utilmente tra l'alba ed il sorgere del sole» (34).

Le batterie costiere italiane erano piuttosto vecchie e — con riserva di quelle di grosso calibro della difesa di Genova, su cui occorrevano maggiori informazioni — non avevano una portata superiore ai 14.000 metri, mentre i treni blindati difficilmente avrebbero potuto intervenire in tempo. Essendo poi i fondali superiori ai 500 metri, non sarebbe stato agevole collocarvi mine, e in ogni caso, queste, all'inizio delle ostilità, non avrebbero dovuto essere numerose. Alla Spezia risultavano di base 12 MAS che avrebbero potuto intervenire — con tempo buono — fino ad un centinaio di miglia di distanza, ma non era questa eventualità a preoccupare maggiormente, quanto piuttosto l'eventualità che qualche unità leggera fosse ormeggiata ad Oneglia, da dove un'eventuale presenza di MAS o simili poteva costituire una minaccia concreta, specie nelle ore antelucane (35).

Ma il pericolo maggiore veniva dalle Forze navali italiane dislocate alla Spezia, distante 60 miglia: esse avrebbero potuto intervenire con 3 ore di preavviso. Diventava pertanto necessario da parte francese, un'azione diretta:

«*1) a ricercare una grande segretezza nella marcia d'avvicinamento.*

---

(33) Quanto alle installazioni petrolifere, era previsto che, subito dopo il bombardamento navale, aerei veloci avrebbero potuto lanciare bombe incendiarie sulle chiazze sparse di petrolio e di benzina aggravando i danni. *Ibidem*, pp. 7-9.

(34) *Ibidem*, p. 10.

(35) *Ibidem*, pp. 11-12.

2) a preparare una bilancia di forze favorevole poichè una leggera superiorità di velocità appartiene, essendo pari tutte le altre cose, alle navi italiane. Per tale motivo si può prevedere sia l'azione di una forza d'attacco rapida e numerosa, sia la combinazione di una forza veloce d'attacco e di un sostegno scaglionato in retroguardia.

3) a scoprire ogni arroccamento di forze navali dal Basso all'Alto Tirreno.

Data l'importanza per l'Italia della regione Vado-Savona-Genova, costituisce un'ipotesi assai verosimile l'esistenza di un dispositivo di sicurezza italiano nel canale Corsica-Provenza, soprattutto quando noi avremo forze serie basate sulle coste provenzali. Un tale dispositivo sarà composto di aerei, sommergibili, MAS e unità di superficie, impiegati secondo una combinazione impossibile da prevedere, ma il cattivo tempo eliminerà i MAS. Bisogna notare ugualmente che una notte senza luna ridurrà le possibilità dei sommergibili in crociera di sbarramento.

Ma l'essenziale è ritardare il più possibile l'istante in cui il nemico avrà conoscenza della presenza delle nostre forze in mare. La partenza da Tolone ed almeno le prime ore di marcia verso Est dovranno farsi quindi a notte fonda. Inoltre, l'incontro di elementi leggeri è probabile, in particolare quello di MAS in caso di bel tempo. L'ordine di marcia dovrà essere concepito in modo da aumentare per l'insieme delle nostre forze, e specialmente per le grandi unità, le probabilità di passare inosservati.

Se le forze alleate fanno pesare, in tempi normali, una forte minaccia sulle comunicazioni vitali italiane in Mar Ionio, è probabile che le forze d'alto mare italiane siano raggruppate nella regione Augusta-Taranto, che è praticamente esente dal pericolo aereo e vicina al mare di cui l'Italia ha bisogno di poter disporre liberamente.

Gli elementi navali italiani che stazionano nel Mar Ligure comprendono le forze dipartimentali (torpediniere, sommergibili e MAS) e, in tempo di pace, una formazione della 2ª Squadra, avendo il resto di questa forza navale il suo centro di gravità tra Gaeta e Napoli. Nella sua totalità, questa Squadra comprende una decina di incrociatori, di cui 3 tipo «Trieste» (da 10.000 t, poco protetti) e i più recenti incrociatori da 7.000 ed 8.000 t che sono protetti. Essa comprende inoltre i 16 cacciatorpediniere più veloci della flotta italiana.

Senza pregiudizio delle disposizioni prese per il tempo di guerra, è lecito pensare che questa forza leggera e rapida sarà impiegata contro le comunicazioni in Mediterraneo occidentale e che il suo centro di gravità resterà nel Basso Tirreno: Cagliari-Napoli-Gaeta. La sua velocità le consentirà d'intervenire in Mar Ligure, dove essa distaccherà forze più o meno importanti in relazione ai movimenti delle flotte francesi. La 1ª Squadra, più pesante e più lenta, non avrà il tempo né la possibilità di spostarsi lontano dalle sue basi nello Ionio, almeno rapidamente, soprattutto se la Squadra inglese sara attiva nel Mediterraneo orientale.

Bisogna essere pronti, nel corso di un'operazione in Mar Ligure, a ricevere la reazione di quasi tutta la 2ª Squadra italiana, soprattutto se forze francesi importanti vengono in precedenza concentrate nelle basi provenzali» (36).

In tal caso, francesi e italiani avrebbero potuto mettere in campo forze so-

(36) *Ibidem*, pp. 12-15.

stanzialmente equivalenti, avendo gli incrociatori italiani una leggera superiorità numerica (37) e di velocità, ma segnando i cacciatorpediniere francesi una decisa superiorità numerica (38) sui loro omologhi italiani. Per cercar di sfuggire alla minaccia dei sommergibili, la formazione francese avrebbe dovuto navigare intorno ai 25 nodi e avrebbe dovuto provvedere di adeguata scorta le navi più lente. Quanto ai rischi provenienti dagli aerei italiani, cui si faceva credito di una capacità d'intervento a 30 minuti dall'allarme, si prevedeva l'impiego preventivo dei bombardieri francesi contro i campi d'aviazione italiani nei giorni e nelle ore precedenti l'azione, più la protezione della caccia sulla formazione navale d'attacco a partire dall'alba.

Per realizzare l'operazione venivano prese in considerazione tre possibili soluzioni.

La soluzione A ipotizzava un'operazione in forze con bel tempo e cielo chiaro. Occorreva tener presente la possibilità di uno scontro con la 2ª Squadra italiana nell'Alto Tirreno, e di conseguenza impegnare forze considerevoli. Il gruppo d'attacco avrebbe dovuto comprendere 3 divisioni di incrociatori (6 da 10.000 t e 3 da 8.000 t) e 2 divisioni di cacciatorpediniere. In avanscoperta avrebbero dovuto procedere unità veloci: l'incrociatore *Émile Bertin* e 2 divisioni di cacciatorpediniere tipo «Le Fantasque». In precedenza avrebbe dovuto essere disposto uno sbarramento di sommergibili che coprisse il Canale di Piombino, La Spezia e Livorno, in modo di prevenire tempestivamente uno spiegamento di forze nemiche. L'aviazione, a sua volta, avrebbe dovuto assicurare la ricognizione, dall'alba, del mare aperto tra Capo Corso, la Gorgona, Genova e Camarat. A sostegno avrebbe proceduto un gruppo di 3 corazzate del tipo «Provence», scortato da una divisione di cacciatorpediniere e da 3 divisioni di torpediniere, con l'appoggio di 3 squadriglie di aerei da bombardamento e di una di aerosiluranti.

La soluzione B considerava un'azione condotta con tempo cattivo. Si riteneva, in tal caso, che diminuissero abbastanza i pericoli provenienti da un possibile sbarramento di sicurezza italiano nel Canale di Corsica e dall'intervento dei MAS. L'attacco avrebbe dovuto essere effettuato con i soli incrociatori se il mare fosse stato grosso, oppure da incrociatori e cacciatorpediniere se le condizioni del mare avessero consentito ai cacciatorpediniere di navigare ad una velocità prossima ai 30 nodi. Gli incrociatori dovevano essere corazzati per evitare le conseguenze di un «colpo sfortunato» a bordo che creasse un ritardo di marcia in una unità. Fondandosi sull'effetto della sorpresa, il sostegno in mare sarebbe stato meno necessario che nell'ipotesi precedente, specie se dalla ricognizione fosse risultata la presenza nell'Alto Tirreno di forze italiane inferiori. Sommergibili e aviazione avrebbero dovuto essere impiegati come per la soluzione A.

La terza possibilità consisteva nel realizzare un'operazione ridotta con tempo molto buono. Questa soluzione C prevedeva un attacco condotto solo nella regione di Vado con forze ridotte veloci (la 2ª Squadra leggera). Ci si rendeva conto che i risultati da aspettarsi sarebbero stati minori, ma si sperava che co-

(37) I francesi stimavano di poter allineare 4 incrociatori protetti (1 tipo "Algérie", 3 tipo "Marseillaise"), 3 incrociatori pesanti (3 tipo "Dupleix") e 6 incrociatori leggeri (3 tipo "Suffren", 1 tipo "Émile Bertin", 2 tipo "Volta"), contro 4 incrociatori protetti (4 tipo "Garibaldi"), 3 incrociatori pesanti (3 tipo "Trento") e 7 incrociatori leggeri (7 tipo "Condottieri", cifra massima) degli italiani. *Ibidem*, p. 16.

(38) «*...surclassent nettement*».

munque i bersagli petroliferi avrebbero potuto essere raggiunti. Questa soluzione, però, secondo l'estensore, era caratterizzata da rischi notevoli, perchè gli incrociatori italiani tipo «Condottieri», se avessere potuto raggiungere una posizione favorevole, sarebbero stati in grado di distruggere i cacciatorpediniere tipo «Le Fantasque», anche se questi erano un poco più veloci (39).

«Qualunque siano le condizioni del tempo» — concludeva lo studio — *«questa operazione è possibile, e ciò con mezzi estesi o ristretti, in relazione agli obiettivi che si vogliono distruggere ed alla disponibilità dei momento.*

Essa richiede:

— che si impieghino forze sufficienti per realizzare rapidamente distruzioni considerevoli (20 minuti circa, che davano a cadenza normale di tiro 500 colpi per incrociatore, e circa un proiettile per ogni quadrato di 25 metri di lato);

— che si dosino i mezzi in funzione delle informazioni ricevute e delle condizioni del mare, fino a fare intervenire eventualmente tutte le forze disponibili se le informazioni sul nemico sono incerte e se il tempo è buono;

— che la marcia d'avvicinamento sia eseguita di notte e col buio pesto, almeno durante la prima metà della notte.

Questi rischi saranno ridotti:

— se l'operazione è combinata con un attacco dell'aviazione sulle basi aeree italiane della regione per neutralizzare i campi d'aviazione: ciò deve avvenire il più tardi possibile nel pomeriggio della vigilia del bombardamento navale, se l'operazione ha luogo a notte fonda, o appena prima dell'alba, col favore della luna crescente, se l'operazione ha luogo verso la fine dell'ultimo quarto di luna;

— se la forza d'attacco può essere accompagnata dall'aviazione da caccia durante il suo ritorno;

— se l'operazione coincide con una pressione inglese in Mar Ionio» (40).

C'è da domandarsi se il progetto mirasse più alla distruzione degli obiettivi italiani sul litorale ligure o non piuttosto a indurre allo scontro — con la provocazione che si aveva in animo di porre in atto — la 2ª Squadra italiana. Si sarebbe realizzata in tal modo quella battaglia navale all'inizio della guerra che in altre occasioni, nel passato, i francesi avevano affermato di ricercare (41). Per la verità questa volta l'atteggiamento francese appariva meno baldanzoso e le precauzioni che venivano proposte erano dirette a porre le forze navali attaccanti in condizioni favorevoli, sia evitando loro in ogni modo di subire una sorpresa, sia provvedendo ad un sostegno pesante a portata di mano. Ma se la battaglia navale veniva considerata un avvenimento che poteva prodursi, l'operazione in sé era stata concepita come un'azione di distruzione dal mare di impianti siti sul litorale e non come un'esca per le forze navali italiane.

---

(39) AMF, FMF 3, TTE, 104, *Études d'operations*, Note n. 42 e 43 EMPTO, pp. 20-2.

(40) *Ibidem*, pp. 23-24. Si sperava che, se le circostanze fossero state favorevoli e si fosse optato per un'operazione in forze con bel tempo, si sarebbe avuta l'occasione di infliggere serie pedite navali all'avversario o quella di costringerlo a non muoversi in un caso in cui erano minacciati interessi essenziali per lui.

(41) Nel maggio 1913 l'ammiraglio Lapeyrère, Comandante in capo delle forze in mare, dichiarò che non avrebbe atteso nemmeno la formale dichiarazione di guerra per muovere la flotta, «da cui la Francia aveva il diritto di attendersi l'immediata distruzione di un nemico di riconosciuta forza inferiore», Ufficio Storico della Marina, *L'attività della R. Marina della guerra libica a quella italo-austriaca* (edizione riservata agli ufficiali), Roma 1931, p. 176.

In tutti i casi, i francesi mostravano di temere seriamente l'azione dei MAS, degli aerei e delle forze di superficie italiani. Essi non si rendevano conto che il diavolo — purtroppo per noi — era meno brutto di quel che pareva (42). Così le loro molte cautele — se vanno ricordate a merito degli estensori dello studio, cui non si possono addebitare né leggerezza, né presunzione — erano forse eccessive nei confronti di una Marina italiana che, nella prospettiva del 1939, sarebbe stata impegnata severamente su tutti i fronti del Mediterraneo dalla superiorità marittima anglo-francese.

Il 14 giugno 1940, quando la Marina francese attuò il bombardamento di Vado e di Genova, la reazione italiana si limitò a quella delle batterie costiere (43) ed a quella locale della Marina, condotta dalla torpediniera *Calatafimi* e da 2 sezioni di MAS. Le maggiori unità italiane erano tutte lontane, concentrate nelle basi meridionali. L'aviazione non riuscì ad intervenire durante il ritorno dei francesi a Tolone, per le cattive condizioni di visibilità (44).

L'operazione contro le coste liguri — operazione VADO — era stata confermata l'8 agosto 1939 alla Conferenza di Portsmouth tra i vertici delle due Marine alleate e poi di nuovo il 1° maggio 1940 nell'incontro di Biserta tra l'ammiraglio Esteva e l'ammiraglio Cunningham (45). Dopo l'entrata in guerra dell'Italia, superate indecisioni e rinvii, essa fu effettuata da 2 gruppi separati, secondo i piani predisposti nel maggio dell'anno precedente; ciascun gruppo era composto da 2 incrociatori pesanti — l'*Algérie* e il *Foch* contro Vado, il *Dupleix* e il *Colbert* contro Genova — e da cacciatorpediniere, ed eseguì il bombardamento muovendosi da levante a ponente, dopo aver navigato più al largo in rotta di avvicinamento ed aver eseguito una conversione verso terra. I danni inferti agli impianti a terra non furono molto gravi, benché i 2/3 dei colpi sparati avessero raggiunto la costa, e furono riparati abbastanza rapidamente. Come dallo studio che si è esaminato, un gruppo di 3 cacciatorpediniere si mantenne in vigilanza a sud-est del gruppo che attaccava Genova, in modo da coprire eventuali provenienze da levante di unità di superficie italiane, mentre 4 sommergibili furono disposti tra La Spezia e l'Isola di Capraia: gli uni e gli altri non ebbero occasione di intervenire (46).

Lotta alle comunicazioni marittime tra la Sicilia e la Libia

Il problema delle comunicazioni marittime tra la Sicilia e la Libia si presentava come la tematica fondamentale nella prospettiva di una guerra nel Mediterraneo.

---

(42) I MAS non ripeterono le gesta del primo conflitto mondiale; l'aviazione aveva una inconsistente capacità di reazione, come i bombardamenti francese del 14 giugno 1940 e inglese del 9 febbraio 1941 avrebbero dimostrato; le artiglierie delle navi italiane, per motivi che non è qui il caso di trattare, avrebbero denunciato scarsa precisione. Ma tutto questo i francesi non potevano ancora saperlo.

(43) La batteria «Mameli» di Genova colpì con un proiettile da 152 il cacciatorpediniere *Albatros*, causando una dozzina di morti.

(44) 10 aerei da bombardamento «S 79», inviati all'inseguimento delle unità francesi, tornarono senza averle avvistate. Vedi G. Fioravanzo, *Le azioni navali in Mediterraneo dal 10 giugno 1940 al 31 marzo 1941*, 2ª edizione, Roma 1970, p. 91. Il brutto tempo continuò nei giorni seguenti, se dobbiamo credere a Ciano, *Diario 1937-1943*, cit., p. 442, che al 15 giugno annota tempo pessimo sulla rotta di Nizza.

(45) Gabriele, *1939: vigilia di guerra nel Mediterraneo*, cit., pp. 32 e 36.

(46) Fioravanzo, *cit.*, pp. 85-91.

In questo mare la collaborazione navale anglo-francese aveva ripercorso l'esperienza degli anni precedenti la «grande guerra». Allora, con lo scambio di note Grey-Cambon del 22-23 novembre 1912 e con l'accordo navale anglo-francese del 10 febbraio 1913, si era stabilito che la Francia avrebbe presidiato il bacino occidentale del Mediterraneo, mentre la squadra britannica di Malta avrebbe controllato il bacino orientale (47).

Nel 1939 ci si avviava ad una situazione analoga, che avrebbe trovato la sua definizione nelle intese del luglio e dell'agosto: i francesi avrebbero tenuto il Mediterraneo occidentale e gli accessi ovest (Capo Trafalgar-Capo Spartel) allo Stretto di Gibilterra, mentre gli inglesi sarebbero stati responsabili dello Stretto di Gibilterra propriamente detto e del Mediteraneo orientale (48). La linea di demarcazione nel bacino centrale, che incominciò ad essere applicata dal 10 agosto 1939, partiva dallo Stretto di Messina, seguiva le coste siciliane fino a Porto Empedocle, poi la congiungente Porto Empedocle-Ras Elmsol fino al parallelo 35° 30' N, quindi la linea di rilevamento 110° fino al meridiano 15° 34' E, ed infine quest'ultimo meridiano fino alla costa dell'Africa (49).

Nella primavera del 1939, i capi terrestri francesi suggerirono un attacco dalla Tunisia alla Libia, con obiettivo Tripoli, per cui la questione dei collegamenti marittimi italiani con la Libia, già implicita nella geografia mediterranea, divenne particolarmente importante (50). Ben si comprende quindi che l'Ufficio operazioni della Marina francese se ne occupasse e la approfondisse in quel momento: lo studio relativo all'attacco alle comunicazioni italiane tra la Sicilia e la Libia fu trasmesso al Capo di S.M. della Marina il 25 maggio 1939 (51).

Il documento considerava le esigenze che sarebbero sorte nella zona marittima affidata alla flotta francese, prendendo in esame quasi esclusivamente la rotta Augusta-Tripoli. Veniva quindi esclusa l'ipotesi che gli italiani tentassero di far passare le proprie navi mercantili ad occidente della Sicilia, e non ci si dava carico degli altri itinerari marittimi che ricadevano sotto la competenza britannica, altro che per qualche accenno ad eventuali incursioni nella zona di Bengasi.

Nella parte iniziale, fino alla linea Porto Empedocle-Ras Elmsol, la rotta Augusta-Tripoli ricadeva nella zona inglese e quindi sarebbe spettato a quella Marina «*sorvegliare i porti di partenza, individuare la forma e le abitudini dei trasporti e partecipare largamente alla sicurezza delle nostre operazioni*» (52). Di qui l'esigenza di uno stretto coordinamento tra i due alleati, specie per le

(47) Vedi Gabriele e Friz, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, cit., pp. 170-175 e 203-210.

(48) Gabriele, *1939: vigilia di guerra nel Mediterraneo*, cit., pp. 28-34.

(49) AMF, EMG 3, TTE, *Départ* (3° trimestre 1939).

(50) Nell'estate successiva, poi, secondo gli stessi militari francesi, l'Italia avrebbe dovuto essere ridotta — come misura preventiva all'attacco — in un tale stato di inferiorità navale da essere tagliata fuori dalla Libia. Cfr. W. Murray, *The Role of Italy in British Strategy 1938-1939*, in «Journal of the Royal United Services Institute for Defence Studies», settembre 1979, pp. 46-48.

(51) AMF, FMF 3, TTE, 104, Note n. 43 EMPTO.

(52) *Ibidem*, lettera di trasmissione del 25 maggio, p. III.

azioni da condurre a cavallo della linea di demarcazione in Mediterraneo centrale (53).

Punto di partenza per lo studio era la valutazione della domanda di trasporto dall'Italia alla Libia. Si stimava che la colonia avrebbe avuto bisogno mensilmente — forze armate escluse — di rifornimenti per 33.000 t (54), più altre 20.000 t per sostenere un esercito di 140.000 uomini che combattesse mediamente per 10 giorni al mese (55). Ciò dava i totale 53.000 t, raddoppiando le quali in via precauzionale si arrivava ad un carico di 100.000 t mensili, più un rifornimento di 7.000 t al mese di carburante, che avrebbe impegnato 2 petroliere. «*Sembra quindi che al massimo il rifornimento della Libia in guerra comporterà ogni mese 35 rotazioni di unità commerciali della portata di 3.000 t ciascuna, vale a dire circa una nave al giorno, o 2 convogli di 3-4 navi ciascuno per settimana*» (56).

Ci si aspettava che gli italiani avrebbero impiegato il naviglio più veloce di cui disponevano, vale a dire 16 unità (di cui 10 piroscafi di grosso tonnellaggio, esclusi *Rex, Conte di Savoia* ed *Augustus* che per il loro pescaggio non potevano entrare nel porto di Tripoli) capaci di almeno 19 nodi e 17 unità (13 piroscafi e 4 baleniere) con una velocità compresa tra 15 e 19 nodi. Inoltre, in base ad un'informazione del settembre 1938, si faceva credito agli italiani della disponibilità di 9 navi veloci, la cui costruzione sarebbe stata mantenuta segreta, capaci di marciare a 29 nodi: queste unità sarebbero bastate da sole, con una rotazione settimanale, ad assicurare il traffico necessario (57).

Nelle vicinanze di Augusta, Tripoli e Bengasi e delle isole di Pantelleria, Lampedusa e Linosa si rimarcava l'esistenza di un certo vantaggio italiano in caso di contrasto, per la possibilità di posarvi sbarramenti di mine e di farvi intervenire MAS, sommergibili ed aviazione. L'area del Banco di Medinah, che con ogni probabilità gli italiani avrebbero cercato di superare di notte, poteva meglio convenire ad un'azione notturna delle unità leggere francesi: tale zona

(53) Si può ricordare che nel luglio 1939 l'ammiraglio Darlan, Capo di S.M. della Marina francese, trasmettendo all'ammiraglio Ollive, comandante della flotta del Mediterraneo, le istruzioni per l'incontro in programma a Malta con l'ammiraglio Cunningham, scriveva: «Farete osservare... che non si possono considerare come collegate delle operazioni offensive che si svolgano rispettivamente in zone geografiche abbastanza lontane le une dalle altre, per esempio delle operazioni contro Genova condotte da forze francesi. Per contro, possono essere collegate e coordinate, ad esempio, operazioni simultanee contro Augusta e contro il traffico Sicilia-Libia o contro Palermo». AMF, EMG 3, TTE, État Major Géneral 3 bureau.

(54) L'Allegato I ricordava che le importazioni dall'Italia in Libia erano state di 396.000 t (33.000 t al mese) nel 1934 e di 598.000 t (49.000 t al mese) nel 1937; si riteneva che il fabbisogno reale del tempo di guerra potesse essere riportato a quello del 1934, perché nel 1937 il traffico era stato gonfiato dalla costituzione delle scorte di guerra. AMF, FMF 3, TTE, 104, Note 43 EMPTO.

(55) L'Allegato II era dedicato al fabbisogno di tonnellaggio per il rifornimento delle forze armate italiane in Libia, che totalizzavano 140.000 uomini. Questi — si calcolava — avrebbero avuto un consumo mensile di 7.000 t di munizioni, di 2.400 t di materiali del Genio, di 3.500 t di carburante per auto e di altrettante per aviazione, di 3.000 t di viveri e di 200 t di ricambi: in totale 19.600 t al mese. Una tale valutazione scontava un importante combattimento al mse. A ciò si poteva far fronte con i previsti trasporti di *routine*. In caso di necessità straordinarie — come un'esigenza di rinforzi o di ricostituzione delle scorte — si ipotizzava «eccezionalmente un aumento limitato nel tempo di 4 trasporti di truppa, 3 navi da scarico da 3.000 t e 2 petroliere». *Ibidem*.

(56) *Ibidem*, p. 2.

(57) Anche nel caso si dovessero far arrivare rinforzi urgenti di truppe, l'importanza dei trasporti non sarebbe diventata tale da modificare profondamente il ritmo del traffico e non avrebbe ecceduto le possibilità del tonnellaggio italiano.

non era lontana da Malta e le distanze da Biserta e da Sfax avrebbero consentito alla forza d'attacco di raggiungere i mercantili, sia pure con qualche limitazione.

Partendo da Biserta, infatti, le unità francesi non avrebbero potuto agganciare i trasporti avversari sulla rotta Augusta-Tripoli e su quella Augusta--Bengasi solo se questi avessero marciato, rispettivamente, a più di 20 ed a più di 15 nodi. Per contro, se i mercantili italiani avessero navigato da Augusta a Tripoli ad una velocità compresa tra i 14 e i 20 nodi, le unità francesi uscite da Biserta sarebbero entrate in contatto con loro nella zona di Tripoli od in quella di Medinah, ed avrebbero potuto sorprendere in prossimità di Bengasi anche quei trasporti che si fossero mossi per tale destinazione da Augusta a 14 nodi all'ora.

Una forza d'attacco che partisse da Sfax, poi, avrebbe avuto a portata di cannone e di siluro, nella zona di Tripoli, qualunque trasporto proveniente da Augusta con velocità compresa tra i 14 e i 25 nodi. Più difficoltoso sarebbe stato invece assicurare l'incontro nelle zone di Medinah e di Bengasi, dove tuttavia, calibrando l'orario di partenza dalle basi tunisine, si potevano intercettare mercantili che procedessero tra i 14 ed i 20 nodi (58).

Lo studio proseguiva: «*Le possibilità offerte da Biserta sono evidentemente molto inferiori a quelle che offre una base di partenza situata nella regione di Sfax; inoltre l'interesse di disporre di diverse basi di partenza è certo, tanto per evitare numerosi passaggi da Capo Bon quanto per disporre di molte vie di ritirata. Nei due casi, le servitù di dragaggio sono identiche, e Sfax e Biserta, come i loro accessi, sono passibili di un'attenta sorveglianza italiana per mezzo di aerei o di sommergibili.*

La configurazione dei fondali nel Mediterraneo centrale è tale che sembra obbligatorio, salvo circostanze eccezionali, fornire alla Forza leggera d'attacco i mezzi per attraversare le aree minabili sotto la protezione di dragamine veloci.

Uno sguardo d'insieme sulle conclusioni parziali prese in considerazione precedentemente consente di dire che il punto d'attacco dei trasporti italiani potrà porsi all'interno di una striscia di mare che unisce Tripoli a Medinah e tanto più vicino a Tripoli quanto più il trasporto sarà rapido e quanto più tardi la Forza leggera d'attacco salperà.

Se si ammette, come è opportuno fare, che gli italiani utilizzino solo i trasporti che possono fare almeno 14 nodi, e che la Forza leggera d'attacco sarà coperta dai dragaggi di protezione necessari, si è portati alle seguenti conclusioni generali:

- La Forza leggera d'attacco, partendo da Biserta, potrà raggiungere prima del loro arrivo a Tripoli solo i trasporti da meno di 18 nodi, ed alla condizione di essere uscita da Biserta in un momento compreso tra H+2h (trasporti da 18 nodi) e H+6h (trasporti da 14 nodi) (59).

- La Forza leggera d'attacco, partendo dalla regione di Sfax, potrà entrare in contatto prima del loro arrivo a Tripoli con i trasporti da meno di 25 nodi,

---

(58) AMF, FMF 3, TTE, 104, Note n. 43 EMPTO, pp. 4-9. La velocità degli attaccanti variava da 1 a 3 ore circa in relazione alla presenza o meno di dragamine veloci che aprissero la via alle unità da combattimento.

(59) H indicava l'ora di uscita dei trasporti italiani da Augusta o l'ora del loro transito dinanzi a quel porto.

alla condizione di uscire dalla rada protetta in un momento compreso tra H+2h (trasporti da 25 nodi) ed H+11h (trasporti da 14 nodi).

- Infine, a secondo che l'ora di disormeggio della Forza leggera d'attacco sia immediata o tardiva rispetto alla partenza dei trasporti nemici avvistati, il Comandante di tale forza navale avrà la possibilità o no di effettuare una ricerca nei paraggi del Banco di Medinah.

Lo studio del traffico nemico ha mostrato la difficoltà che vi sarà a fermarlo efficacemente, poiché esso sembra ridursi ad un bastimento rapido (15 nodi o più) al giorno in ciascun senso.

Sia che il nemico adotti per i suoi trasporti la navigazione isolata o in gruppo, quanto precede evidenzia l'interesse che presenterà per l'operazione prima l'ottenimento, poi la trasmissione rapida dell'informazione sull'uscita da Augusta, o il passaggio davanti a questo porto, delle navi che vengono da Messina. Di qui la necessità di far sorvegliare questa zona di Augusta-Messina, come pure gli altri punti di partenza e di passaggio probabili dei trasporti destinati alla Libia: Taranto, Canale d'Otranto, per esempio (60)...

Ma poiché non si può scartare il caso di una mancanza prolungata di informazioni in relazione ad un traffico sparso, o in relazione all'arrivo di informazioni inutilizzabili (caso di trasporti molto rapidi o di lentezza nelle trasmissioni), bisogna considerare l'eventualità di procedere ad esplorazioni nel Mediterraneo centrale del genere delle «spazzate» (61) eseguite dalla Flotta britannica nel Mare del Nord nel corso dell'ultima guerra. Operazioni di questo genere, malgrado le probabilità che hanno di cadere nel vuoto e di restare materialmente infruttuose, avrebbero tuttavia il vantaggio di far pesare sul nemico una minaccia che potrà costringerlo ad adottare misure che gli siano d'impaccio» (62).

La Forza leggera d'attacco operante contro il traffico italiano avrebbe dovuto essere composta dalla 3ª Divisione incrociatori, capace di 32 nodi all'ora, e dalla 2ª Squadra leggera capace di 38 nodi: velocità — beninteso — raggiungibili con favorevoli condizioni meteorologiche. A queste forze gli italiani potevano opporre, con ogni probabilità, incrociatori protetti da 7.000÷8.000 t, con una velocità superiore di 1-2 nodi, e incrociatori pesanti da 10.000 t armati di cannoni da 203 e con velocità analoga a quella della 3ª Divisione incrociatori francese.

Per operare in condizioni di sicurezza, appariva anzitutto necessario effettuare, nel pomeriggio precedente all'azione, un'ampia ricognizione aerea, con fotografie, su Augusta, Tripoli e Messina (63) e nel Mediterraneo centrale; inoltre occorreva disporre 1 o 2 divisioni di sommergibili nel poligono Misurata-Medina-Malta-Lampedusa-Tripoli, in funzione di interdizione contro un'eventuale forza nemica che minacciasse d'intervenire contro le unità francesi; infine, si aveva ben presente la possibilità di ripiegare sul porto alleato di Malta

(60) «Se questa sorveglianza, in seguito ad una convenzione interalleata, non può essere effettata dalle nostre proprie forze marittime, converrà chiedere ai nostri alleati di organizzarla essi stessi a beneficio delle nostre forze di base nella IV Regione e d'insistere sull'importanza estrema che noi attribuiamo alla rapidità di trasmissione delle informazioni», AMF, FMF 3, TTE, 104, Note 43 EMPTO, p. 12.

(61) «*Sweeps*».

(62) AMF, FMF 3, TTE, 104, Note 43 EMPTO, pp. 10-13.

(63) «...e Palermo, Trapani e Cagliari se il ritorno della Forza leggera d'attacco deve effettuarsi a Biserta», *Ibidem*, p. 14.

nel caso le circostanze lo consigliassero: si poteva immaginare, del resto, che l'operazione contro i trasporti italiani avrebbe condotto, con ogni probabilità, la Forza leggera d'attacco ad est della linea di demarcazione fissata con gli inglesi; con questi occorreva quindi prendere accordi in precedenza (64).

C'era da aspettarsi che «*la sola esistenza di una Forza leggera d'attacco attiva avrebbe spinto gli italiani, da una parte, ad ostacolare l'utilizzazione della nostra base occasionale nella regione di Sfax, dall'altra, a dirottare verso Bengasi almeno una parte del loro traffico diretto in Libia.*

La prima di queste intenzioni si tradurrà verosimilmente in un'intensa guerra di mine nel golfo di Gabès, che si può immaginare abbastanza analoga a quella di cui è stata teatro la baia tedesca dal 1914 al 1918.

I campi di mine ormeggiati dagli italiani saranno utilmente incorporati nel nostro proprio sistema di difesa e completati in funzione delle circostanze, e verrà così il momento in cui noi avremo un'eccellente rada di esercitazioni protetta e molto utile, a condizione di disporre di mezzi di dragaggio potenti, che saranno necessari per assicurare la libertà d'azione della Forza leggera d'attacco.

Può accadere che gli italiani rinuncino ad utilizzare Tripoli come punto d'arrivo normale delle loro comunicazioni con la metropoli, sia perché essi temano l'avanzata delle nostre truppe, sia perché sentano il porto troppo minacciato da bombardamenti navali ed aerei, sia ancora perché le stesse linee di comunicazione sembrino loro pericolosamente esposte. Se essi prendono allora Bengasi come porto di rifornimento per la Tripolitania, noi saremo condotti, per disturbare le loro comunicazioni, ad estendere considerevolmente verso est (col consenso dei nostri alleati) il campo delle nostre operazioni.

Data la distanza che separa Bengasi dalle nostre basi in Tunisia, una forza leggera di «raid» lanciata in questa direzione potrà trovare tagliate, al ritorno, le sue linee di ritirata da forze nemiche superiori e la necessità di sostegno si farà sentire. Se si nota che Bengasi è sostanzialmente ad uguale distanza da Biserta e da Alessandria, si è portati a concludere che l'attacco del traffico italiano verso la Libia porrà allora in tutta evidenza il problema della cooperazione franco-britannica nel Mediterraneo centrale» (65).

Si tornava quindi ad un problema noto, di fondamentale importanza per la guerra navale degli alleati. La questione fu posta anche alla Conferenza di Portsmouth, l'8 agosto 1939, quando i capi delle due Marine occidentali, ammiragli Darlan e Pound, s'incontrarono a bordo dell'avviso-scorta *Enchantress*: «*Vi è interesse a collegare sotto tre forme certe operazioni britanniche e francesi:*

a) operazioni concentrate su obiettivi lontani (bombardamento della costa ligure e bombardamento di Catania-Augusta);

b) operazioni simultanee nella stessa regione (bombardamento aereo di Tripoli, bombardamento di Derna, Bengasi, Tobruk);

c) operazioni di collegamento contro un obiettivo comune (ricerca di un convoglio verso la Tripolitania o la Cirenaica)» (66).

In realtà, la superiorità delle flotte alleate nei confronti di quella italiana era notevole nel Mediterraneo. Non solo il rapporto delle forze materiali —

(64) *Ibidem*, pp. 13-15.
(65) *Ibidem*, pp. 15-16.
(66) Così un documento di sintesi dell'Ammiragliato francese relativo alla Conferenza, AMF, EMG 3, TTE, 28-29.

125/100, destinate a salire ulteriormente dopo le prime fasi della guerra nel Mare del Nord — le favoriva, ma la Marina italiana aveva vincoli pesanti per la situazione geografica, che le proponeva una lunga estensione di coste scoperte nella Madrepatria e in Libia, e per quella operativa, che le imponeva il tema dei rifornimenti alla «quarta sponda».

Del resto, non era una cosa nuova che la vulnerabilità dell'Italia dal mare fosse aumentata dopo la conquista della Libia, proprio per i nuovi impegni africani (67). La situazione che emerge dallo studio in esame lo confermava: c'era da aspettarsi un tiro al piccione incrociato da parte delle Marine alleate sulle poche rotte che la Marina italiana poteva sfruttare per tenere aperte le comunicazioni con la Libia. Questa era la prospettiva alla vigilia della guerra, un anno prima del crollo della Francia. E vi è la sensazione che col passare del tempo, nei primi mesi del conflitto, anche le preoccupazioni dei più cauti tra i nostri potenziali avversari si andassero affievolendo. Va ricordato in proposito che, durante la «non belligeranza» italiana, l'Addetto Navale francese a Roma, scrivendo all'ammiraglio Darlan, affermava che l'Esercito italiano non aveva voglia di esporsi ai colpi dei contendenti: «*i suoi mezzi materiali, esauriti dalle guerre di Abissinia e di Spagna, sembrano essere a livello delle possibilità economiche del Paese, vale a dire insufficienti per uno sforzo prolungato. L'Aeronautica, che avrebbe fatto buona figura nel settembre 1939, non si è sviluppata al ritmo delle aviazioni alleate; il suo valore relativo quindi è diminuito. La Marina sta per accrescersi di due corazzate da 35.000 t; ma qualsiasi successo tattico ottenesse la Flotta, esso lascerebbe sempre il Paese strettamente bloccato, senza comunicazioni marittime possibili*» (68).

Conclusione

Quanto si è appena visto circa i piani per l'attacco alle comunicazioni marittime italiane tra la Sicilia e la Libia — come pure, entro certi limiti, per la presa in considerazione di uno sbarco a Pantelleria — configurava una strategia dinamica nel Mediterraneo centrale da parte della Marina francese. In tale quadro si veniva ad iscrivere anche il progetto di un'azione navale su Palermo. Non si riteneva che questa fosse «*suscettibile di produrre risultati materiali molto importanti. Tuttavia* — scriveva il Capo dell'Ufficio Operazioni (69) — «*essa può, collegata ad altre operazioni, provocare presso i nostri avversari, a causa del suo effetto morale:*

- *una dispersione delle forze navali, che faciliti le altre nostre operazioni.*
- *movimenti rapidi e frequenti che generino usura di materiali ed esaurimento delle riserve di combustibile;*
- *infine, condurli al combattimento in condizioni sfavorevoli*».

Anche l'idea di un'azione su Palermo non era nuova, almeno per quanto aveva riguardato, in passato, le attese e le preoccupazioni italiane. La già cita-

(67) Vedi il rapporto dell'Addetto Navale britannico a Roma, cap. H. D. Boyd all'ambasciatore Ronnel Rodd, del 13 dicembre 1913, in *British Documents on the Origins of the War*, Londra 1926 e sgg., X, II, allegato n. 439.

(68) C.F. de Larosière ed Ammiraglio della Flotta, Roma 23 febbraio 1940, AMF, II, BB 7, R 1.

(69) C.V. Leclerc a Capo di S.M. della Marina, 14 giugno 1939, AMF, FMF 3, TTE, 104, Note 46 e 47 EMPTO.

ta Commissione Suprema per la difesa dello Stato, al quesito 70 del suo documento-questionario del 30 ottobre 1899, aveva indicato Palermo, Napoli e Livorno come città aperte agli attacchi avversari ed aveva espresso, in proposito, l'opinione che la flotta non doveva «*prefiggersi l'obiettivo di proteggere le nostre maggiori città marittime indifese*» (70), decisione dolorosa, ma necessaria per non distogliere la flotta dei suoi compiti principali che erano la distruzione del nemico e la difesa generale dello Stato. La copertura di questa o di quella città, di questo o di quel tratto di costa che potevano essere scelti a suo piacimento dal nemico, avrebbero potuto avere invece l'effetto di indebolire e disperdere le forze navali italiane.

A distanza di 4 decenni l'idea di attaccare Palermo era sempre presente all'attenzione della Marina francese, con gli stessi scopi di fondo che la Commissione Suprema di difesa dello Stato aveva individuato alla fine del secolo precedente: agire su un obiettivo periferico provocatorio, come la capitale siciliana, per ottenere, al di là dei risultati materiali diretti, un successo psicologico e propagandistico che avrebbe prodotto difficoltà alla Marina italiana.

L'azione doveva essere condotta da «*una forza leggera di «raid» basata nel nord della Tunisia*» (71), che avrebbe potuto aprire il fuoco da distanza efficace, tenendo conto che la linea di 500 m di profondità, entro la quale era più agevole la posa dei campi minati, passava ad 11.000 m dalla riva e avrebbe, quindi, consentito alle unità attaccanti di muoversi con una certa disinvoltura oltre quel limite. Gli obiettivi specifici da battere erano i cantieri navali di Palermo e di Mondello, i depositi di carburante e di carbone, gli Stabilimenti chimici Arenella e Montecatini, i gasometri e gli impianti idroelettrici, la Stazione di S. Erasmo, le navi in porto, gli apprestamenti per la difesa a mare e per l'aviazione (72). Veniva ritenuta invece «*poco interessante*» un'operazione diretta contro le comunicazioni marittime tra Palermo e il Levante, servite da battelli di piccolo tonnellaggio perché «*questa azione provocherebbe una dispersione degli elementi della forza di «raid» e detrimento della loro sicurezza e della protezione ravvicinata dei nostri incrociatori*» (73).

La difesa di Palermo, a parte i campi minati su cui i francesi non avevano informazioni, poteva contare su alcune batterie costiere da 150, da 75 e forse da 102 mm; maggiori preoccupazioni destava la possibilità di una eventuale presenza di treni blindati armati di pezzi da 381 mm. La contraerea disponeva di 8 batterie e l'aviazione locale avrebbe potuto essere facilmente rinforzata da quella delle basi vicine, specie Marsala e Trapani. La presenza dell'Isola di Ustica a a 30 miglia da Capo Gallo, inoltre, forniva agli italiani un eccellente punto di osservazione e di sorveglianza per le provenienze da ovest (74).

(70) La Commissione «opina, invece, che essa possa, in determinate eventualità, contribuire alla difesa attiva delle piazze marittime». Gabriele, *Le Convenzioni navali della Triplice*, cit., p. 181.

(71) AMF, FMF 3, TTE, 104, Note 46 e 47 EMPTO, pp. 2 e 5.

(72) Più in particolare, si rilevava che lo stabilimento dell'Arenella, sito sulla costa a nord del porto, era il più importante produttore chimico della Sicilia (300 operai) e aveva vicino l'impianto della Montecatini che produceva acido nitrico e solforico. I Cantieri Navali Riuniti, nell'angolo nord est del porto, occupavano 1.600 operai e coprivano una estensione di 120.000 m², con 5 scali e un bacino di carenaggio da 170 m; i Cantieri di Mondello, riaperti nel 1936, si trovavano 7 km a nord della città e disponevano di 4 scali, su una superficie totale di 104.000 m². I bersagli apparivano ben visibili dal mare, a nord (impianti industriali e depositi di combustibile liquido) e a sud (impianti idroelettrici e gasometri) del porto. *Ibidem*, pp. 4-5.

(73) *Ibidem*, pp. 6-7 e 21.

(74) *Ibidem*, pp. 7-9.

Considerate le caratteristiche del teatro d'operazioni, venivano prese in esame le possibilità operative italiane: «*Facendo astrazione da quegli elementi nemici che potrebbero trovarsi in mare per ragioni indipendenti dall'operazione progettata, la reazione del nemico dipende dall'efficacia della sua organizzazione permanente di sicurezza, dalla natura delle forze in allarme nelle basi più vicine a Palermo (Trapani, Cagliari, Napoli, Messina, Augusta) e dai loro tempi d'intervento.*

Gli elementi di sicurezza saranno probabilmente aerei e sottomarini. Data la tenue distanza che separa la costa nord-est della Tunisia dalle basi aeree della Sicilia (meno di 250 km) un movimento diurno delle nostre forze navali sfuggirebbe senza dubbio con difficoltà alle ricognizioni dell'aviazione italiana. La sorveglianza aerea del passaggio Sicilia-Sardegna a favore del nemico è inoltre facilitata dal fatto che essa può appoggiarsi alle sue estremità su due terre italiane. Quanto ai sommergibili, essi avranno a Trapani e a Cagliari due basi molto vicine alla loro zona d'operazione: Canale di Sicilia, accessi di Biserta e della Tunisia. Bisognerà, quindi, aspettarsi una sorveglianza sottomarina permanente, più o meno ravvicinata al litorale tunisino.

Le forze in allarme possono comprendere MAS, sommergibili, aviazione e forze di superficie.

A causa del loro breve raggio d'azione, solo i MAS che partono da Trapani e da Palermo potrebbero intervenire. Pericolosi soprattutto di notte, bisognerebbe eludere i loro attacchi nel corso di una marcia d'avvicinamento discreta verso Palermo. Sarà così utile compiere un largo giro intorno alla punta nord-ovest della Sicilia, ciò che si accorda con la preoccupazione di navigare il meno possibile attraverso fondali inferiori ai 500 m. Se la nostra Forza di «raid» seguisse la rotta prevista sul percorso Biserta-Palermo, i MAS di Trapani potrebbero attaccarla a condizione di essere posti in allarme prima che essa pervenga a nord-ovest del porto.

Basandosi su un tempo di disormeggio di un'ora e su una velocità di 12 nodi, si può stimare che i sommergibili basati a Trapani ed a Cagliari potrebbero appostarsi sulla rotta di rientro delle nostre forze, se vengono posti in allarme al più tardi:

- *partendo da Cagliari, 5 ore dopo la partenza della Forza di «raid» da Biserta;*
- *partendo da Trapani, al momento del bombardamento di Palermo.*

A partire dal sorgere del sole, durante il bombardamento e durante tutta la marcia di rientro, gli aerei italiani da bombardamento, aerosiluranti ed aerei d'assalto, approfittando della situazione favorevolissima delle loro basi della Sicilia e della Sardegna meridionale, avrebbero ogni occasione per lanciare attacchi ripetuti alle nostre navi.

Se l'allarme è dato solo al momento del bombardamento, le sole forze di superficie nemiche in grado d'intervenire nel corso della nostra ritirata (a parte quelle che si trovassero occasionalmente in mare nella regione) sarebbero quelle basate a Trapani ed a Cagliari. Se l'allarme è dato subito dopo la partenza da Biserta, le forze di base ad Augusta, Messina, Napoli, Gaeta, potranno arrivare davanti a Palermo nello stesso tempo del nostro gruppo da bombardamento, quelle provenienti da Cagliari poco dopo. In quest'ultima eventualità, evidentemente sfavorevole, ma di cui non si può scartare la possibilità, tutte le forze di superficie basate in Sicilia, nel sud della Sardegna e nella regione di Napoli-Gaeta, possono trovarsi concentrate sulla nostra rotta di rientro. Le forze di base a Ta-

ranto non possono, in ogni modo, arrivare in tempo per intervenire. Nei 2 casi — allarme al momento del bombardamento e allarme alla partenza — le forze sottomarine di base a Trapani, e forse quelle di base a Cagliari, sarebbero verosimilmente in grado di intervenire» (75).

Tenuto conto di quanto esposto fin qui, lo studio proseguiva: «*Dall'esame degli obiettivi, della zona d'azione e delle possibilità del nemico, si può tirare la conclusione seguente: senza presentare obiettivi che giustifichino per la loro importanza un'operazione montata con grandi mezzi, Palermo può essere oggetto di un'azione navale condotta da forze veloci che punti meno ad ottenere risultati materiali importanti e più invece a mantenere l'avversario in ansia per la possibilità di attacchi frequenti e variati contro i suoi interessi, od a produrre presso di lui un effetto di dispersione a profitto di operazioni più importanti.*

L'attacco del traffico marittimo agli accessi di Palermo sembra poco interessante (traffico costiero di piccoli vapori che possono trovare facilmente un rifugio appena conosciuta la minaccia nemica), ma Palermo offre al bombardamento qualche obiettivo (stabilimenti, cantieri navali) facili a distinguersi dal largo, accessibili al tiro diretto da fondali superiori ai 500 metri e contro cui sarebbe possibile ottenere buoni risultati.

Le possibilità di reazione delle forze navali nemiche derivano soprattutto dalla posizione delle basi di Trapani e Cagliari, ben situate in relazione alle rotte di ritorno delle nostre forze verso Biserta. Ma Trapani può convenire come base permanente solo a piccole unità, e una concentrazione di forze importanti, tanto nella rada esterna di Trapani che nel porto di Cagliari, deve poter essere scoperta dalla nostra sorveglianza. Un «raid» contro Palermo dovrebbe essere tentato solo con la certezza che in questi due punti non esistono forze superiori a quelle che noi impegneremmo nell'operazione. Non si può scartare il caso, molto sfavorevole, in cui il nemico sia stato posto in allarme dalla partenza da Biserta. Ma questa ipotesi non basta da sola a far respingere in linea di principio l'operazione su Palermo. È competenza del Comandante locale di sospendere l'operazione o di richiamare la forza di «raid» in relazione alla situazione del momento.

È necessario tener conto della facilità d'intervento dell'aviazione italiana, le cui possibilità potranno essere diminuite richiedendo il concorso della nostra aviazione:

- per neutralizzare, nella misura del possibile, i campi d'aviazione più vicini a Palermo, nel momento stesso in cui la forza da bombardamento arriverà in vista del porto;

- per far proteggere la nostra forza di «raid» da aeroplani da caccia: aerei a grande raggio d'azione (tipo «Petez 63», che hanno da 800 a 1.200 km di autonomia) durante il bombardamento e l'inizio della ritirata; aerei da caccia ordinari in seguito.

L'operazione contro Palermo potrebbe quindi essere concepita nella maniera seguente:

Forza di raid. *Incrociatori leggeri accompagnati da cacciatorpediniere, come la «Forza leggera d'attacco» attualmente prevista per il tempo di guerra: 1 divisione di incrociatori da 8.000 t, 2 divisioni di cacciatorpediniere. Questa com-*

(75) *Ibidem*, pp. 13-16.

posizione della Forza di «raid» è fissata principalmente in funzione degli obiettivi da battere. Ma nel caso in cui lo scopo reale dell'operazione fosse di attirare al combattimento una frazione importante delle forze navali nemiche, il gruppo incaricato del bombardamento costituirebbe solo una frazione dell'insieme delle forze lanciate nell'operazione.

Forze di sicurezza. *Aviazione da sorveglianza e da ricognizione della 4ª Regione, e se possibile 1 o 2 divisioni di sommergibili da 1.500 t. Eventualmente forza navale di sostegno, che accompagna la forza da bombardamento, in funzione della reazione nemica, possibile o scontata, o dello scopo reale dell'operazione.*

Forze dell'Aviazione. *Aviazione da bombardamento, se possibile, per neutralizzare gli aeroporti nemici, aviazione da caccia per proteggere la Forza di «raid».*

La base di partenza dovrebbe essere Biserta od un altro porto più ad ovest. La data dovrebbe essere scelta in modo di disporre di una notte con almeno otto ore di buio. La partenza da Biserta avrebbe luogo a notte fatta, in modo da poter cominciare il bombardamento di Palermo al levar del sole: ciò per ottenere segretezza nella marcia d'avvicinamento e buona illuminazione degli obiettivi (sole che sorge dietro le navi che sparano).

*Obiettivo degli incrociatori potrebbero essere, in ordine di importanza, gli obiettivi 1, 2, 3 e 4 (se si dispone dell'*Emilia Bertin*) (76)... Una distanza di tiro di circa 18.000 metri consentirebbe loro di evoluire agevolmente su fondali superiori ai 500 metri e di tenersi al limite della portata delle batterie costiere attualmente conosciute. Le divisioni di cacciatorpediniere incaricate della protezione degli incrociatori potrebbero bombardare egualmente gli obiettivi 5 e 6 (officine di Mondello e installazioni del porto) (77)...*

L'operazione esige un margine di sicurezza molto ampio, che potrebbe essere richiesto principalmente all'aviazione ed ai sommergibili:

Prima dell'operazione. *Ricognizione e sorveglianza delle basi italiane in modo di conoscere la ripartizione delle forze nemiche ed evitare di essere sorpresi da forze importanti che potrebbero essere concentrate a Cagliari ed a Trapani, ed eventualmente anche a Napoli, Gaeta ed Augusta.*

Durante l'operazione. *L'aviazione assicurerebbe la sorveglianza delle basi nemiche, in particolare di Trapani e di Cagliari, e l'esplorazione, a partire dall'alba, il giorno del bombardamento, del triangolo Biserta-Cagliari-Marettimo, nonché la parte sud del Mar Tirreno in direzione di Napoli e di Messina. I sommergibili assicureranno la sorveglianza discreta di Cagliari, Trapani, Napoli ed Augusta. Essi potranno anche posare delle mine davanti a questi porti. Se, infine, si disponesse di sommergibili da 1.500 t, questi potrebbero assicurare una copertura della Forza di «raid», in direzione di Cagliari e di Napoli, in relazione alla ripartizione delle forze italiane tra queste basi.*

L'azione eventuale dell'aviazione caccia dovrebbe essere studiata per assi-

---

(76) «*Obiettivo n. 1.* Situazione: nord del porto. Cantieri Riuniti, Depositi di combustibili, Depositi di carbone. *Obiettivo n. 2.* Situazione: 6 km a nord del porto. Stabilimenti Arenella e Montecatini. *Obiettivo n. 3.* Situazione: A sud del porto: Gasometri, Stazione di S. Erasmo, Piattaforma per batteria. *Obiettivo n. 4.* Situazione: 4 km a sud della città. Impianto idroelettrico di Grazia Vecchia», *Ibidem*, p. 6.

(77) «*Obiettivo n. 5.* Situazione: 7 km a nord della città. Cantieri navali di Mondello. *Obiettivo n. 6.* Navi del porto, 2 hangars d'aviazione». *Ibidem*, p. 6.

curare la protezione aerea della Forza di «raid» a partire dal sorgere del sole, il giorno del bombardamento. Si potrebbe anche prevedere un'azione dell'aviazione da bombardamento non solamente contro le basi aeree, ma anche contro gli obiettivi di Palermo in collegamento con il bombardamento dal mare» (78).

Fin qui lo studio. L'operazione aveva bisogno ancora di una più precisa pianificazione operativa, ma l'idea di realizzarla era ormai entrata nella filosofia di guerra della Marina francese, tanto che il Comandante della flotta francese del Mediterraneo, ammiraglio Ollive, incontrando nel luglio successivo a Malta il suo omologo Cunningham, la considerava tra quelle che si sarebbero potute attuare, specie se l'azione fosse stata coordinata con altre simultanee degli alleati britannici (79). Una tale evenienza avrebbe avuto l'effetto di impegnare altrove aliquote della flotta italiana e di rendere quindi più agevole e meno pericoloso il *raid*. Si era quindi, un mese dopo la presentazione del progetto che abbiamo esaminato, più nella logica della scorreria che in quella della provocazione pianificata.a far uscire in mare importanti forze navali italiane per affrontarle in uno scontro capitale.

Ma un anno dopo, alla vigilia dell'intervento italiano, i francesi decidevano di arretrare la Forza leggera d'attacco di Biserta (3 incrociatori ed 8 grandi cacciatorpediniere) nella base algerina di Mers el Kebir (80), forse temendo l'offesa aerea italiana. Da questa nuova dislocazione il *raid* su Palermo sarebbe stato molto meno a portata di mano. Le forze navali francesi avrebbero dovuto percorrere una rotta in avvicinamento talmente lunga da rendere poco probabile il lancio da Mers el Kebir di un'operazione che doveva contare sulla sicurezza e sulla sorpresa. È vero che nel febbraio 1941, come si è già ricordato, l'ammiraglio Somerville avrebbe bombardato Genova partendo da Gibilterra, ed è soprattutto vero che la Forza leggera d'attacco avrebbe potuto tornare in qualunque momento lo si fosse ritenuto opportuno, a Biserta, oppure a Bona od a Philippeville. Tuttavia questo arroccamento all'indietro, deciso prima del crollo della Francia, sembra collegato all'intenzione di non attuare — quanto meno nei primi giorni del conflitto — il progetto dell'incursione su Palermo.

* * *

Tra febbraio e giugno 1939, la Marina francese aveva preparato gli studi che sono stati esposti, nella prospettiva di una guerra imminente che la Francia avrebbe dovuto intraprendere, insieme all'alleato britannico, contro la Germania e l'Italia. Il deterioramento della situazione internazionale, esasperata dalla politica estera nazista, coinvolgeva l'Italia come nemico, dal punto di vista del Governo di Parigi, non solo per l'allineamento generale di Roma a Berlino, ma anche — e forse soprattutto — a causa delle inaccettabili rivendicazioni italiane su regioni e colonie francesi.

Gli avvenimenti successivi portarono, con la guerra alla Germania del settembre 1939, la novità della «non belligeranza» italiana, ossia di una forma di

(78) *Ibidem*, pp. 17-22.
(79) Cfr. Gabriele, *1939: vigilia di guerra nel Mediterraneo*, cit., pp. 28 e 39.
(80) Lo comunicò l'ammiraglio francese Esteva all'ammiraglio Cunningham, nell'incontro di Biserta del 1° maggio 1940. A Mers el Kebir si trovavano già le unità da battaglia *Dunkerque* e *Strasbourg*. Vedi Cunningham al Segretario dall'Ammiragliato, Malta 2 maggio 1940, in *Public Record Office*, Londra, *Admiralty* 1, 10.599.

neutralità cui gli alleati occidentali — non senza qualche perplessità (81) — si acconciarono con diffidenza, mettendosi a praticare anch'essi una sorta di «non belligeranza» ispirata alla intransigente salvaguardia dei loro interessi di Paesi in guerra. Espressione massima di questo atteggiamento fu la conduzione del controllo del traffico in mare, che la potenza navale congiunta franco-britannica rese asfissiante, un vero blocco (82).

Dopo l'intervento italiano, come si è già ricordato, uno solo di questi studi trovò applicazione concreta: quello relativo al bombardamento della costa ligure — operazione VADO — che, confermata dall'ammiraglio Esteva a Cunningham nell'incontro di Biserta del 1° maggio 1940 (83), avrebbe dovuto essere eseguita subito, al momento dell'ingresso in guerra dell'Italia; subì invece un breve rinvio e fu attuata con successo il 14 giugno 1940. Gli altri piani, a causa del crollo della Francia sul fronte terrestre, non ebbero séguito.

In realtà la Marina francese non voleva impegnarsi per lo sbarco all'Elba, considerandolo troppo azzardato, mentre per quello a Pantelleria aveva esitazioni giustificate.

Quanto al *raid* su Palermo, invece, sembra di comprendere che vi fosse una reale propensione ad effettuare la scorreria, anche se ci si rendeva conto dell'esistenza di rischi da non sottovalutare. Peraltro, considerato l'arretramento della Forza leggera d'attacco da Biserta a Mers el Kebir, appare probabile che l'incursione sulla capitale siciliana non avesse per la Marina francese una priorità temporale nei primi giorni del conflitto.

Ma l'operazione più pericolosa, tra quelle considerate, sarebbe stata per l'Italia l'attacco alle comunicazioni marittime tra la Sicilia e la Libia. Avendo successo, una tale azione avrebbe potuto preludere all'isolamento della colonia e al cedimento dei fronti libici. La possibilità di cooperazione tra le flotte francese e britannica offriva alla loro coalizione navale nel Mediterraneo una superiorità di mezzi e geografico-strategica tale da rendere probabile il loro successo nei confronti della Marina italiana. Questa infatti avrebbe dovuto impegnarsi contro le forze alleate sul tema obbligato della scorta ai convogli. Di fronte ad attacchi concertati da Est e da Ovest, gli italiani avrebbero dovuto sopportare l'inferiorità strategica — perché sarebbero stati legati allo schema delle comunicazioni — e tattica, perché i loro movimenti sarebbero stati condizionati dalla protezione delle unità mercantili. Tutto questo, inoltre, andava calato in un rapporto di forze militari marittime presenti nel Mediterraneo che vedeva gli alleati occidentali prevalere in complesso.

Le prospettive generali della lotta sul mare si presentavano, quindi, in modo piuttosto negativo per l'Italia, nelle condizioni del 1939. Il successo dell'operazione VADO — dovuta subire da parte italiana senza contrasto di squadra perché le unità maggiori erano impegnate nelle acque lontane del Mezzogiorno — ne è una conferma, tanto più valida ove si ponga mente in quali difficili condizioni morali i francesi la effettueranno, all'alba del giorno in cui sarebbe ca-

---

(81) Cfr. M. Gabriele, *L'Italia nel Mediterraneo tra Tedeschi e alleati (1938-1940)*, in «Rivista Marittima», dicembre 1984, pp. 19-25.

(82) Tanto che Mussolini — come riferiva l'addetto navale francese — ebbe a lamentarsene apertamente il 21 aprile 1940, rilevando che in 8 lunghi mesi non una nave era sfuggita a quel controllo, che oltre tutto umiliava le aspirazioni italiane nel Mediterraneo. C.F. de Larosière a Darlan, Ammiraglio della flotta, 10 maggio 1940, AMF, II, BB 7, R 1.

(83) Gabriele, *1939: vigilia di guerra nel Mediterraneo*, cit., p. 36.

duta Parigi.

La verità è che nel 1939 la coalizione franco-britannica era in grado di disporre, intorno al bacino centrale del Mediterraneo, una tenaglia alla quale la Marina italiana avrebbe potuto sottrarsi difficilmente, obbligata com'era a sostenere la servitù del traffico con la Libia. La già richiamata situazione geografica e strategica era tale che lo stesso crollo della Francia, se eliminò dal combattimento una grande Marina e allontanò di molto ad Ovest la ganascia della tenaglia che avrebbe potuto stritolare l'apparato navale italiano, lasciò tuttavia immutati certi termini del problema. Lo stesso Capo di S.M. della Marina italiana ne era consapevole, quando il 9 aprile 1940, nella riunione dei vertici militari presso il Capo di S.M. Generale, ebbe ad affermare: «*Una flotta si metterà a Gibilterra e un'altra a Suez e noi asfissieremo dentro il Mediterraneo*» (84).

Così stando le cose, non stupisce che i progetti della Marina francese fossero inquadrati in una visione sostanzialmente aggressiva della lotta contro l'Italia. In quel tempo era questo un tratto caratterizzante dell'atteggiamento di alcuni settori politici e militari inglesi e francesi, tra cui anche ambienti della Marina (85). Faceva eccezione l'ammiraglio Darlan, che nelle direttive del 3 aprile 1939 scriveva: «La Francia non prenderà l'iniziativa delle operazioni, ma sarà *pronta a contrattaccare* istantaneamente ed energicamente fin dalla prima aggressione italiana», ma forse solo perché «l'Ammiragliato trovava che non c'erano abbastanza forze alleate nel Mediterraneo e perché pareva che gli inglesi avessero concentrato troppe forze nella Manica e nel Mare del Nord» (86).

È comune e condivisa opinione che Mussolini si sia mosso — malgrado i fastidi del blocco navale alleato — per le vittorie tedesche, convinto che lo sfondamento del fronte occidentale fosse un avvenimento definitivo. Ma se invece il capo del fascismo avesse avuto in animo di entrare nel conflitto comunque, anche con la Francia in piedi, è legittimo ritenere che il crollo di questo Paese abbia salvato l'Italia da un possibile schiacciamento navale. Tanto più che nel 1940, anche senza l'apporto francese, si sarebbero poste ugualmente le premesse di quel soffocamento marittimo che era nei piani dei nostri avversari fino dal tempo di pace. Specie in un conflitto lungo, non dovendo rischiare continuamente un contrasto navale per alimentare i loro fronti, essi avevano la possibilità d'indirizzare ogni risorsa ed ogni energia a una guerra d'attacco sul mare.

MARIANO GABRIELE

---

(84) Stato Maggiore dell'Esercito — Ufficio Storico, *Verbali delle riunioni tenute dal Capo di S.M. Generale*, cit., I, p. 38. Aggiunge poi, nel promemoria per Mussolini del 14 aprile 1940: «In un conflitto come quello che ci si prospetta, l'inferiorità dei mezzi è aggravata dalla situazione geografica a noi avversa», cfr. A. Brauzzi, *La Marina italiana al 10 giugno 1940*, allegato alla «Rivista Marittima« del giugno 1980, p. 28.

(85) Cfr. i rapporti dell'Addetto Navale britannico a Roma del 29 aprile 1939 e quello, già ricordato, dell'Addetto Navale francese del 23 febbraio 1940, ecc., in Gabriele, *1939: vigilia di guerra nel Mediterrano*, cit., pp. 27-28 e ID., *L'Italia nel Mediterraneo tra Tedeschi e alleati (1938-1940)*, cit., pp. 19-25.

(86) Pertanto, «la questione del rafforzamento delle forze alleate in Mediterraneo è da porre, poiché è là che interverrà la decisione». AMF, EMG, TTE 28-29.

TARANTO E LA MARINA MILITARE

Prof. Mariano GABRIELE

Risale a Napoleone Bonaparte, all'inizio del sec. XIX, la prima intuizione sulla rilevanza strategica di Taranto, sia in relazione alla disponibilità di un bacino idoneo ad una base navale sia in relazione alla vicinanza della rotta trasversale del Mediterraneo. Il Generale del genio Giovanni Soult e l'Ammiraglio Pietro Villeneuve furono a tale scopo incaricati di studiare l'area e di renderla efficiente. Ma con la Restaurazione, quel respiro mediterraneo, quella proiezione all'esterno che la Francia di Bonaparte aveva potuto alimentare nella sua dimensione di grande potenza, venne meno, ed anche le possibilità di Taranto non trovarono più interesse nel quadro modesto della filosofia marittima del regno borbonico.

Subito dopo la proclamazione del Regno d'Italia, il Senatore Cataldo Nitti riprese il progetto napoleonico e propose — anche alla luce della vicina apertura del canale di Suez — la istituzione di un forte insediamento navale a Taranto, «al confluente dei due mari — Adriatico e Jonio — sulla porta della penisola, a rimpetto a quella parte dell'Europa e dell'Asia ove esso avrà tanti interessi da proteggere».

L'opinione pubblica tarantina fu presto convinta dell'opportunità e della convenienza della fondazione di uno stabilimento militare marittimo nella città. Unica eccezione furono i pescatori, i quali temevano una riduzione della loro attività lavorativa a causa della presenza di navi militari. Il Nitti li esortò a «darsi all'agricoltura», trasformandosi da meschini pescatori in industri fattori, indicazione che ispirò al poeta locale Consiglio questo epigramma: «O cefali allegri, — la sorte è cambiata; — non più vi si tende — la fiera «incannata»: — scorrete per mare — tranquilli e giulivi — che tutti i marini - sen van per gli ulivi».

Studi e sopralluoghi sui porti meridionali venivano intanto compiuti, tra il 1863 e il 1865, da una commissione presieduta dal Generale d'artiglieria Valfré di Bonzo: suo compito era di scegliere l'area territoriale più adatta all'inse-

---

Mariano GABRIELE, attualmente Direttore Generale del Ministero del Bilancio e della P.E., è stato Professore ufficiale di Storia e Politica Navale e di Storia Contemporanea all'Università di Roma per 25 anni. È autore di 16 volumi e di oltre 50 altre opere scientifiche, molte delle quali edite per i tipi dell'U.S.. Per tale attività gli è stato conferito due volte il premio della Cultura della Presidenza del Consiglio (1959 e 1971), il premio per scienze storiche dell'Accademia Pontaniana (Napoli 1960), il premio del Centenario per monografie storiche (Palermo 1961) e la «Medalha do pacificador» brasiliana (1986).

diamento di una base navale nel Mezzogiorno, dove fosse possibile insediare anche un Dipartimento marittimo. Il 6 febbraio 1865 la commissione rilevava che «Taranto possiede una rada vastissima capace di offrire un sicuro ed ottimo ricovero a molte flotte da guerra riunite. Questa rada, coperta dalle isole di San Pietro e San Paolo, e dai bassifondi ad esse adiacenti come da un frangionde naturale, comunica mediante due canali posti dai due lati estremi della città con un grande lago che s'interna nella terra per oltre quattro miglia, detto *mare piccolo*, atto a comodamente ricevere arsenali, cantieri e tutto quanto può occorrere ad un porto militare della più grande importanza. La città trovasi così situata sopra un'isola che separa la rada dal lago, e comunica con la campagna mediante due ponti in muratura che sovrastano ai canali suddetti. La rada offre un ottimo ancoraggio ed il mare piccolo ha fondo quanto basta per ricevere legni di qualunque portata». Il 2 marzo successivo alla commissione faceva eco il Consiglio Superiore di Difesa dello Stato: «La baia di Taranto per la sua situazione centrale fra i due mari che circondano la penisola italiana, per le favorevolissime condizioni locali di cui è fornita, offre la migliore località possibile per uno stabilimento marittimo di qualsiasi maggiore importanza, e insieme una posizione militare e marittima di grande rilevanza, sia per appoggiare le operazioni navali nei due mari, sia per signoreggiare la parte estrema della bassa Italia». Anche il Saint Bon, dopo che il Colonnello Rifezzi ebbe individuato nell'area di S. Lucia nel Mar Piccolo la zona più idonea per costruirvi l'Arsenale, concludeva il proprio rapporto sul nuovo stabilimento militare marittimo con molto entusiasmo, prevedendo che l'Arsenale avrebbe dovuto avere «7 bacini di carenaggio e 7 scali di costruzione, fra grandi e medi, le officine e i magazzini per tutti i servizi navali ma, soprattutto dovrà essere impiantato con criteri diversi da quelli tradizionali... spazi liberi tra officina e officina, vie larghe dritte e alberate, una rete ferroviaria completa, mancine e piani elevatori per i servizi di banchina, un'acquedotto indipendente da quello della città...

Due caserme per la Marina e una per la fanteria di Marina dinanzi all'Arsenale quasi a guardia...». Veniva ipotizzato un fabbisogno molto elevato per le casse dello Stato di quel tempo; 65 milioni, che certo la difficile situazione finanziaria seguita alla terza guerra dell'indipendenza non avrebbe consentito di spendere.

Seguirono diverse vicende politico-parlamentari, che è inutile seguire minutamente in questa sede. Basti ricordare che il 3 dicembre 1868 l'On. Pisanelli, sostenuto dal Bixio, propose in Parlamento un ordine del giorno per la realizzazione dell'Arsenale di Taranto, cui seguì un progetto, preparato dal Maggiore del genio Prato, del costo di 30 milioni. Il Ministro della Marina Riboty propose, nel dicembre 1871, di incominciare con uno stanziamento di 6,5 milioni, ma nell'aprile 1873 la Commissione parlamentare competente portò la spesa a 23 milioni, causando le dimissioni, poi respinte dal re, del governo Lanza. Nel 1874 furono redatti i progetti per il canale navigabile e il ponte girevole e finalmente — dopo una pausa seguita all'avvento della Sinistra al potere — una legge del 1882 approvò un primo concreto stanziamento di 9,3 milioni da spendere in 8 anni: occorreva demolire le vecchie fortificazioni ed avviare la costruzione dell'Arsenale, del bacino e del canale navigabile.

I lavori incominciarono nel dicembre 1884. Il canale navigabile fu completato il 16 aprile 1886: profondo 12 m, era stato realizzato con doppi argini di palafitte, lunghi 810 m, di cui 380 banchinati; fu inaugurato dal Ministro Acton il 22 maggio 1887. Contemporaneamente veniva avviata, con movimenti di terra, la rettifica della linea costiera della rada di S. Lucia nel Mar Piccolo, il bacino di raddobbo Principe di Napoli, poi Benedetto Brin, lungo m 203, largo 27, profondo 10. Seguì, nel 1887, il ponte girevole. L'inaugurazione ufficiale ebbe luogo alla presenza del re Umberto I, il 21 agosto 1889, quando delle opere programmate era stato realizzato solo un quinto.

Nel 1891, essendo Ministro della Marina il Saint Bon, fu insediato a Taranto il 3° Dipartimento marittimo, essendo riuscito impossibile, per la tenace opposizione dei deputati napoletani, trasferire da Napoli il 2° dipartimento. I lavori per il nuovo stabilimento marittimo tarantino vennero intensificati, il programma delle opere andò arricchendosi con numerose varianti. Sulla vasta area, dell'estensione di circa 50.000 mq, accanto al bacino e agli scali, sorsero officine e magazzini, una stazione di pompaggio, una grande gru idraulica. Furono impiantate le batterie prospicienti al Mar Grande e furono allestite le opere di difesa della base navale. Nuove varianti miglioravano ed ampliavano le infrastrutture. Nel 1905, un nuovo ampliamento consentì di impostare la costruzione del nuovo bacino in muratura «Edgardo Ferrati», lungo m 254 e largo 37, che sarebbe stato inaugurato nel 1916. Ma l'Arsenale di Taranto, in quegli anni era stato utilizzato anche per la costruzione navale: nel 1894 vi era stato impostato l'ariete incrociatore *Puglia*, di circa 3.000 t, classificato come nave da battaglia di 5ª classe, che fu varato 4 anni dopo; la nave aveva un equipaggio di 264 uomini e una velocità di 12 nodi: costò 4,57 milioni di lire.

Il primo collaudo in grande stile delle attrezzature dell'Arsenale e della Piazzaforte ebbe luogo con le grandi manovre del 1907. Il potere navale italiano poteva contare ormai su una grande base nuova nell'estremo sud, di fronte all'Africa. E in relazione prima di tutto ad un attacco all'Africa essa sarebbe stata utilizzata, quando nel 1911 scoppiò la guerra di Libia.

Durante tutto il conflitto con la Turchia la flotta italiana gravitò sul nuovo stabilimento militare marittimo di Taranto, che costituì la retrovia principale per la condotta della guerra. Per un anno esso fece fronte brillantemente alle necessità della flotta che operava sulle coste della Sirte, della Cirenaica e tra le isole dell'Egeo. In relazione a tale esperienza l'Arsenale migliorò la sua attrezzatura, colmando qualche lacuna emersa. I lavori in corso proseguirono, così che sia l'Arsenale che le altre infrastrutture della base ne uscirono potenziati. Anche l'attività costruttiva proseguì: nel 1911 fu realizzato il rimorchiatore *S. Andrea*, cui seguì, due anni dopo, il ferri boat *Messina*, di 2.200 t, e poi il bacino galleggiante *G.O.9.*.

Ormai la base navale aveva dato nuove caratteristiche fisiche alla città e alla rada. I passaggi fra le isole di S. Paolo, S. Pietro e Punta Rondinella erano stati chiusi. Migliaia e migliaia di t. di massi, secondo il progetto Valfré, avevano creato, attraverso un lavoro durato 15 anni, grandi scogliere che proteggevano una grande darsena. Nell'area dell'Arsenale, le collinette del primitivo paesaggio erano state livellate con lavori di sbancamento e portate ad una quindicina di metri sopra il livello del mare. Col materiale di riporto proveniente dallo sterro si erano modificate le linee della costa riempiendo le banchine. Nella

zona di espropriazione che interessava l'insediamento navale erano state demolite ville e costruzioni preesistenti, cambiando le caratteristiche del paesaggio.

Nell'ottobre 1913 fu istituita, ad opera del Colonnello del genio navale Domenico Traverso la scuola allievi operai, di cui si parlava dall'inizio del secolo e che aveva lo scopo di garantire l'integrazione qualitativa delle maestranze. Si può ricordare in proposito che i primi 100 allievi lavoravano durante il giorno in officina e poi la sera si riunivano nella sede della Croce verde, dove ufficiali, insegnanti e tecnici completavano il processo di apprendimento e di socializzazione.

Nel 1914 furono impiantati i cantieri navali Masi, così chiamati dal nome del loro fondatore. In tali cantieri dovevano essere costruiti, tra il 1915 e il 1932, 13 sommergibili e 16 dragamine per la Marina Militare italiana, oltre a 12 navi ed a 3 sommergibili per la Marina Militare argentina. Dal 1932 all'inizio della seconda guerra mondiale i cantieri Masi consegnarono alla Marina Militare italiana 21 sommergibili, un bacino di 1.000 t. di portata e 10 piccole unità semoventi.

Dopo la guerra di Libia avvenimenti sempre più gravi premevano. Attraverso le guerre balcaniche si scivolava verso la grande conflagrazione del 1914. La base di Taranto era stata ininterrottamente sotto pressione dal tempo della guerra contro la Turchia e si trovò ad accogliere di nuovo la flotta italiana durante il periodo di neutralità. Con l'entrata in guerra dell'Italia essa fu di nuovo in emergenza. Nel corso del conflitto Taranto fu la base strategica primaria per il grosso della flotta italiana ed ospitò numerose formazioni navali ed unità alleate. Il periodo bellico impegnò a fondo lo stabilimento militare marittimo, che fu costantemente utilizzato al massimo delle sue possibilità.

Il dopoguerra non registrò pause nel graduale processo di potenziamento che continuò a svilupparsi durante l'intero periodo tra le due guerre mondiali. Nel 1923 Taranto diventava capoluogo di una provincia autonoma, formata da comuni staccati dalla provincia di Lecce: la nuova provincia ebbe il nome di Ionio. Negli anni '20 l'Arsenale fu integrato da nuove officine, mentre andava aumentando la domanda della Marina, che esigeva una crescente qualificazione per l'aumento del potenziale bellico, anche in relazione al programma navale del 1928. Con l'attuazione della politica di costruzione degli incrociatori pesanti e leggeri — come pure dei sommergibili — che caratterizzò il rinnovamento del potere navale italiano nella prima metà degli anni '30, Taranto si affermò sempre più come la base primaria della flotta, ruolo che sostenne egregiamente durante la crisi etiopica del 1935-36. Come noto, il conflitto in Africa orientale provocò una lunga presenza navale britannica, in forze nel Mediterraneo, con epicentro ad Alessandria, che da parte italiana fu fronteggiata concentrando a Taranto le unità della flotta. Ancora una volta, quindi, l'Arsenale e gli altri impianti dello stabilimento militare marittimo venivano sollecitati da una domanda pressante che esigeva pronta soddisfazione e che imponeva nuovi aggiornamenti agli impianti ed il massimo impegno dei lavoratori, coinvolgendo tutta la città.

Nei pochi tormentati anni che intercorsero tra la fine della crisi etiopica e lo scoppio del secondo conflitto mondiale, una nuova preoccupazione influenzò la vita della base. Per la verità, si trattava di una preoccupazione che già aveva

trovato espressione nel 1913, con la voce del deputato Di Palma, il quale aveva rappresentato il pericolo che un avversario potesse riuscire ad ostruire il canale navigabile, col risultato di imbottigliare in Mar Piccolo, senza possibilità di uscita, le unità all'ancora nella base; il Di Palma proponeva, pertanto, la costruzione di un secondo canale alternativo tra Mar Grande e Mar Piccolo, più a Levante. L'allora Ministro della Marina Leonardi Cattolica si era interessato alla questione, ma poi non ne era sortito nulla. Ora, invece, alla vigilia della seconda guerra mondiale, il pericolo dell'imbottigliamento tornava a preoccupare lo S.M., soprattutto alla luce delle nuove possibilità dell'arma aerea. Venne, quindi, deciso di costruire un nuovo Arsenale in Mar Grande, dotato di un grande bacino in muratura — lungo 483 m doveva essere il più grande del Mediterraneo — e delle officine per la riparazione. Magazzini, banchine e pontili, tutte le attrezzature per il supporto logistico delle navi dovevano completare gli impianti. Il vecchio arsenale avrebbe costituito sempre il nerbo della struttura militare marittima e avrebbe dovuto essere collegato con il nuovo insediamento mediante una galleria sotterranea lunga 3 km. I lavori iniziarono nel 1939 e furono sospesi nel 1943, quando già erano stati realizzati il 40% del nuovo bacino, parte della galleria e vari fabbricati.

Da quanto si è venuti esponendo fin qui, appare evidente che, a partire dal 1884 e fino alla seconda guerra mondiale, l'intervento e la presenza della Marina Militare a Taranto furono costanti e continui, particolarmente accentuati nel ventennio iniziale e poi durante i periodi di crisi che coinvolsero il paese. È tutto quello che volevamo mettere in luce in questa prima parte della relazione.

Un primo, importante elemento di giudizio per valutare il rapporto tra Marina e città è dato certamente, nel caso di Taranto, dalla evoluzione del movimento demografico. Si dispone in proposito di una fonte sostanzialmente valida e attendibile, quella dei censimenti, che ci consente di seguire lo sviluppo della popolazione nel tempo, dall'Unità d'Italia in poi.

Per il periodo precedente è possibile rintracciare qualche dato relativo agli abitanti di Taranto, ma è difficile dire quanto tali elementi numerico-statistici siano esatti e comparabili. Si può tuttavia ricordare che il «catasto onciario» — Nel 1746 — aveva censito, per motivi fiscali 11.526 unità. Altri successivi conteggi avrebbero dato 18.740 abitanti al 1806 e 17.476 al 1844. Questi dati sono citati solo per curiosità perché la nostra analisi parte dalla nascita dello stato unitario italiano.

È opportuno avvertire, anzitutto, che ci si avvarrà salvo che in un caso specifico, dei dati relativi alla popolazione residente e non a quella presente, allo scopo di depurare l'elemento statistico assunto dai militari in servizio a Taranto, ma non ivi residenti. Ciò consente di ottenere una conoscenza più attendibile della reale consistenza demografica della città, senza falsarla con quella dei militari occasionalmente presenti nel territorio del comune al momento del censimento.

Nel 1861 risultò una popolazione residente di 28.165 unità, destinata a contrarsi a 27.546 al censimento successivo del 1871, per risalire a 34.051 nel 1881. Si trattò di un periodo animato, nella sua prima metà, da proposte e dibattiti sull'Arsenale, ma senza nessun seguito concreto, per cui la consistenza demo-

grafica, a conclusione di quel primo decennio di vita unitaria, addirittura diminuì. Nel secondo, invece, con l'avvio ad una maggiore presenza della Marina Militare e con la depressione nelle campagne — particolarmente intensa verso la fine degli anni '70 — un movimento migratorio dalla campagna alla città ne aumentò gli abitanti in maniera apprezzabile. Rispetto al dato del catasto onciario — unico riscontro disponibile per tentare dei raffronti — salì considerevolmente anche la percentuale della popolazione attiva, dal 29,4% del 1746 al 46% del 1881. Gli addetti all'agricoltura scendevano, rispetto al secolo precedente, dal 31% al 28%, mentre aumentavano i pescatori ed i marinai, ma, soprattutto, gli artigiani (2.461 al 1881 contro 715 al 1746) e gli addetti al commercio (606 contro 132). Ben 27.100 abitanti, ossia l'80% della popolazione censita, insistevano nella città vecchia, sull'isola compresa tra i due antichi canali di collegamento tra il Mar Grande e il Mar Piccolo; si trattava di un agglomerato caratterizzato da forte densità edilizia e demografica, gravato da servitù militari ed ecclesiastiche, con condizioni igieniche scadenti e scarsa qualità della vita.

Durante l'arco temporale di cui si tratta furono abbattute le mura della città vecchia e, fuori dall'isola, furono costruite, dal lato di Porta Napoli, la stazione ferroviaria e le relative officine, in connessione con la realizzazione delle linee ferroviarie Bari-Taranto (1865) e Taranto-Potenza-Metaponto (1880). Dall'altra parte, oltre il fosso di porta Lecce che sarebbe divenuto in seguito canale navigabile, incominciò la costruzione di alcuni importanti edifici, come il palazzo dell'Ammiragliato.

La vita economica era ancora misera. L'agricoltura non andava al di là del livello di autosufficienza, avvalendosi di tecniche produttive ancora ad uno stato arcaico. La pesca, pur in presenza di condizioni favorevoli, si avvaleva essenzialmente della domanda locale come sbocco. I commerci erano quasi inesistenti; qualche cosa si mosse con l'arrivo di operatori genovesi e napoletani che trattavano oli, vini, cereali, ma sempre su scala ridotta: basti pensare che l'esistente banchina a mare di 67 m, costruita nel 1848, veniva usata assai più per la pesca che per il commercio. La struttura economica era insufficiente per avviare una crescita e la stessa vita senza orizzonti che si conduceva dava luogo ad una sorta di riluttanza all'espansione. Il risparmio non aveva sbocchi locali e prendeva la via del nord. All'agricoltura ed alla pesca — entrambe povere — si poteva aggiungere il tessile casalingo: si lavoravano il cotone e la lana locali e si produceva — a costi non certo industriali — anche bisso e felpa; troppo poco per innestarvi un processo di sviluppo. Elemento positivo poteva tuttavia essere considerata la presenza di un buon numero di artigiani, che negli anni successivi avrebbero potuto, nel quadro di un'espansione indotta dall'esterno, contribuire allo sviluppo. In quel tempo si costituirono le prime società operaie di mutuo soccorso: i «Figli del mare» nel 1860, la «Società operaia di mutuo soccorso tarantina» nel 1862, la «Società di mutuo soccorso tra i muratori» nel 1870, la «Unione fraterna di mutuo soccorso» nel 1872.

La scuola era all'inizio nelle mani soltanto del clero e dei privati, salvo una sorta di «tempio dell'educazione» laico di scarsissimo rilievo, con 10-12 discenti.

Nel campo dell'istruzione il Comune fece tutto quello che poté: nel 1864 avviò un asilo infantile, nel 1869-72 il ginnasio «Archita». Nel 1873 fu aperta

la Regia scuola nautica, cui si affiancarono nel 1879 la scuola tecnica e la scuola serale di disegno applicato alle arti.

Si può concludere che il ventennio postunitario recava a Taranto qualche nota positiva, benché le condizioni economiche e sociali restassero quelle del passato, con una società tendente all'immobilismo, in uno scenario sostanzialmente misero e depresso.

Il trentennio 1881-1911 ebbe una importanza determinante. Si passò dai 34.051 abitanti del 1881 ai 60.331 del 1901 ed ai 69.911 del 1911, in stretta relazione con il decollo e con l'attività dell'arsenale e degli altri impianti militari. Una tale crescita si dovette essenzialmente all'immigrazione indotta per la realizzazione dello stabilimento militare marittimo, e si pose in controtendenza all'andamento generale del movimento della popolazione in Italia. Tra il 1883 e il 1899, infatti, in coincidenza con una prolungata depressione economica, si ebbe una riduzione nel ritmo d'incremento demografico, proprio mentre Taranto registrava una crescita esplosiva. Contemporaneamente si accentuò la tendenza di coloro che erano addetti a mestieri strettamente connessi con l'agricoltura a passare a mestieri non agricoli e, quindi, alle attività industriali e terziarie.

Si modificarono le direttrici dello sviluppo urbano e lo stesso disegno della città, con un nuovo importante insediamento abitativo sulla terraferma, al di là del canale navigabile. Nel 1901 solo il 47% degli abitanti rispetto all'80% di venti anni prima, continuava a vivere nella città vecchia e al censimento del 1911 gli abitanti della città nuova (26.234) superarono quelli della città vecchia (25.781). Scrive, in proposito, il Narracci: «Il progetto complessivo dell'intervento industriale, grande due volte la città di allora, modificò il disegno della costa, le altimetrie del suolo; fagocitò al suo interno masserie, chiese, ville signorili, acquedotti... In soli due decenni... quasi trentamila abitanti si insediano nel Borgo. La fortissima immigrazione genera all'interno della città spostamenti massicci di popolazione e di strati sociali: la città nuova diventa la zona residenziale della media e alta borghesia, mentre gli strati sociali più bassi continuano a sovraffollare la città vecchia e i cortili interni dei grossi isolati del Borgo. Dopo, neanche questi saranno più sufficienti a contenere il flusso continuo di popolazione; comincerà così a sorgere l'edilizia privata minore che si concentrerà dapprima in alcune zone ben definite del Borgo (via Anfiteatro e via Mazzini) e si faranno i primi interventi di edilizia pubblica per gli operai (le «dieci palazzine»), ovviamente alle estreme facce periferiche. Questa crescita frenetica è facilmente riscontrabile dai rilievi planimetrici: da quello del 1881 eseguito da Giacomo Tascone, a quello della Regia Marina del 1890, in soli nove anni, la fisionomia del primo nucleo del Borgo cambia già molto».

L'aumento demografico più considerevole si produsse a partire dal 1887 e procedette fino al termine del periodo qui considerato, in relazione alla creazione del porto militare e delle infrastrutture connesse. Fu questo il tempo del «decollo» di Taranto sotto ogni punto di vista. La domanda di lavoro indotta dalla presenza della Marina Militare — ci vollero 5 milioni 260 mila giornate lavorative per costruire l'arsenale — offriva uno sbocco ai problemi occupazionali della campagna, mentre anche capitali di origine agricola — come nota

il Lo Martire — venivano impiegati per investimenti privati in attività di supporto e servizio.

Nel trentennio in esame — e soprattutto nei primi venti anni, dal 1881 al 1901 — Taranto cambiò completamente aspetto. La rivoluzione — ché di vera rivoluzione si trattò — venne trainata dal decollo della Piazzaforte e delle industrie collegate. Cambiò la struttura urbana e l'apparato produttivo. Intorno all'arsenale sorse, infatti, un nuovo tessuto connettivo di piccole e medie aziende metalmeccaniche, di commercianti e di commissionari, tutti interessati ai fabbisogni di attività secondaria e terziaria indotti dalla domanda della Marina.

Realizzati i servizi per lo stabilimento militare marittimo, compreso l'ospedale militare, le costruzioni civili ebbero un grande incremento nella città nuova tra il 1881 e il 1901, continuando ad estendersi, sia pure ad un ritmo minore, tra il 1901 e il 1911. Per avere un'idea dello sviluppo edilizio civile — non tenendo conto delle costruzioni di carattere militare e della superficie occupata da piazze, strade e giardini si può ricordare che nel 1870 le costruzioni civili occupavano mq 265.575, nel 1880 mq 301.000, nel 1890 mq 407.000, nel 1900 mq 540.000, nel 1910 mq 605.000. L'espansione edilizia accompagnava la realizzazione della base navale e il progressivo aumento della sua importanza, sotto lo stimolo della domanda di abitazioni derivante dalla pressione degli immigrati. Può dirsi così che la Taranto moderna, al di fuori della città vecchia, sia sorta come effetto diretto dall'insediamento della Marina, anche se quasi tutta la costruzione edilizia si dovette all'iniziativa privata.

Nella parte vecchia, abbattute le antiche mura ed espropriati gli edifici necessari, si aprì nel 1889 la via alle mura, destinata a diventare con successivi lavori passeggiata a mare.

Anche il porto mercantile ricevette una migliore sistemazione. Nel 1886 fu costruita la banchina di S. Eligio, per il commercio e la pesca; nel 1889 fu intrapresa una nuova serie di lavori nel porto, inseriti poi nel nuovo piano regolatore del 1897, realizzato tra il 1899 e il 1904. Non era stato risolto però il problema dei venti da sud, per cui nel 1908 fu studiato un nuovo piano regolatore con uno stanziamento apposito.

La vita economica tarantina era cambiata radicalmente. Ciò con la costruzione dell'arsenale i salari corrisposti — più di 9 milioni di lire nel 1889 avevano dato luogo ad un importante incremento dei consumi, nella città e nella sua zona d'influenza. Lo stabilimento militare marittimo, costruzione a parte, aveva bisogno a regime di operai, fabbri, fucinatori, congegnatori, calderai, fonditori, meccanici, ecc. per le officine, il cantiere navale e i servizi. A fianco degli operai, occorrevano i tecnici per i laboratori e i quadri intermedi per inquadrare la massa dei lavoratori. Inoltre, la presenza della flotta, sempre più frequente e significativa, induceva altri ulteriori fabbisogni che investivano tutta la città, alimentando una domanda molto varia di consumi e servizi. Di qui la rapida urbanizzazione, che dava luogo a sua volta ad un bisogno crescente di abitazioni, di rifornimenti idrici, di fognature, di trasporti, di sanità, di istruzione pubblica.

Nelle campagne si ruppe l'economia di sussistenza ed aumentò la produzione lorda vendibile, a causa dell'aumento generale del reddito procapite, che provocava nella città e nelle aree circonvicine toccate dal fenomeno dello sviluppo una maggiore domanda di prodotti agricoli. Si affermò di conseguenza

un migliore tenore di vita anche tra i contadini proprietari. Questo miglioramento fu in parte controbilanciato da una relativa perdita di sicurezza, dal momento che il rurale — come ancora il Lo Martire annota diligentemente — dipendeva senza difesa dal mercato, mentre l'operaio dell'arsenale godeva di una sua protezione sociale. Nel complesso, però, i nuovi tempi si rivelarono più prosperi per tutti.

Certo, come era inevitabile, i comuni della provincia pagarono a Taranto un costo sociale, in termini di emigrazione e di sudditanza economica. Taranto, poi, subì le conseguenze tipiche derivanti dal sovraffollamento per la rapida urbanizzazione: vi si produsse un tipo nuovo di miseria, quella di coloro che restavano al margine del processo espansivo; aumentò la piccola delinquenza urbana; crebbe la prostituzione. Nella città si produsse e si duffuse una sorta di sub cultura urbana di massa di origine rurale, per cui una quota rilevante della popolazione poteva apparire per metà cittadina e per metà contadina. Occorre riflettere in proposito sul fatto che i tempi del decollo erano stati brevi e forzati dall'esterno. Il tranquillo andamento del passato era stato sconvolto dall'accelerazione economica e sociale impressa dall'intervento della Marina e dalle sue conseguenze irreversibili. Ormai 78 ettari di terreno erano interessati dalle infrastrutture militari ed ulteriore superficie utile stava per essere coinvolta.

L'economia locale si andava modellando intorno alle esigenze dell'arsenale. Si venivano formando imprenditori locali che avviavano attività produttive collegate con il complesso militare-industriale trainante. Il corrispettivo delle forniture di merci e servizi alimentava un mercato di consumo vivace. I nuovi redditi monetari indotti dalle spese militari, a fronte di un'offerta di merci non molto dinamica, poté provocare anche rialzi nel costo della vita, ma senza gravi conseguenze, tenuto conto dell'incremento del reddito. Tra il 1883 e il 1913, infatti, il reddito globale di Taranto aumentò con tassi annui del 3,2% notevolmente superiori a quello della media nazionale, che crebbe al ritmo del 2,6%. È stato giustamente osservato che il decollo dell'Arsenale provocò il passaggio da un modo semifeudale di produzione ad un modo capitalistico, arricchendo tanto l'azienda artigiana collegata al settore primario che si evolveva nella organizzazione di nuove forme imprenditoriali, quanto quella al servizio dell'industria militare.

Cambiò naturalmente, il rapporto di peso specifico nei settori della struttura produttiva. Ad una diminuzione percentuale della quota di valore aggiunto imputabile all'agricoltura, infatti, fece riscontro un aumento del peso delle attività secondarie e terziarie.

L'industria militare stimolò la nascita di imprese produttrici, la cui vasta gamma — in altri tempi inimmaginabile — si può ricavare da una classificazione della manodopera locale, di qualche anno successiva, che mostra un ampio ventaglio di specializzazioni. Vale la pena ricordarle: costruzioni metalmeccaniche, allestimento, manutenzione e riparazione di materiale di artiglieria; zincatura, pulitura e verniciatura delle navi; demolizione navale; costruzione di macchine e strumenti agricoli in ferro, ghisa e acciaio; riparazione di fucili, mitragliatrici e cannoni; riparazione di materiale rotabile ferroviario; riparazioni sussidiarie in legno e ferro; fabbricazione di inferriate, cancelli, balaustre, intelaiature, serrande e avvolgibili in lamiera; costruzione di travate me-

talliche; costruzione e riparazione di recipienti in ferro, caldaie a vapore, tubi; preparazione di tubazioni in ferro con saldatura autogena; lavori alla fucina, al banco, alla lima; fabbricazione di macchine e torchi enologici; fabricazione di strumenti metrici e di apparecchi radiofonici e radiotelegrafici.

Qualcuno fece fortuna con i vivai di mitili del Mar Piccolo. Nel 1884 la Società demaniale dei mari, composta da un numero ristretto di soci, ebbe in affitto dal governo detti vivai. La società conseguì fortissimi guadagni rispetto al modesto canone corrisposto allo Stato: si pagavano dividendi alti (5-6.000 lire) e le azioni della società salirono da 5.000 a 30.000 Lire. questa situazione durò fino alla scadenza della concessione, avvenuta nel 1913.

Nel settore del credito si registrò a Taranto una novità importante. L'enciclica «Rerum Novarum» di Leone XIII, del 15 maggio 1891, aveva dato il via ad un nuovo impegno cattolico nell'ambito creditizio. Il 2 dicembre 1899 fu fondata la Banca popolare di credito agricolo e commerciale, la quale contava all'inizio su 61 soci, un capitale di lire 9.064 e una riserva di lire 720. L'anno successivo (1900) i soci erano già diventati 890 e 1.179 nel 1904. Con ogni evidenza, il fenomeno dell'associazionismo cattolico nel campo creditizio ebbe un grande successo da attribuire in gran parte alla situazione generale di espansione economica di quegli anni, che evidenziava l'utilità di un istituto locale particolarmente orientato alle esigenze del commercio, dell'agricoltura, della piccola industria, dell'artigianato.

Nello stesso clima si andarono estendendo anche le associazioni solidaristiche, che già erano state presenti nel ventennio postunitario. Sorse così nel 1883 la «Società di mutuo soccorso la previdenza tarantina», nel 1895 la «Società di mutuo soccorso tra gli operai dell'Arsenale militare», nel 1904 la «Cooperativa anonima di consumo degli operai manuali».

Pure in quel periodo, come ricorda l'Acquaviva, si ebbe a Taranto la prima presa di coscienza sindacale proprio tra i lavoratori addetti alla costruzione dell'arsenale. Serpeggiava tra questi un vivo malcontento a causa della «mala retribuzione» loro corrisposta, che sfociò il 18 aprile 1887 nel primo sciopero della storia del sindacalismo tarantino. Dal punto di vista sociale, anche questa manifestazione collettiva di una forma di dissenso nuova per la città, assunse una sua significativa valenza, che segnava un chiaro distacco dal passato. Nel trentennio in questione anche i bilanci del Comune subirono una pronunciata evoluzione in senso espansivo. Le entrate effettive accertate, che assommavano nel 1881 a 404 milioni, passarono nel 1891 a 701 milioni, nel 1901 a 1.461 milioni, nel 1911 a 1.640 milioni. Il balzo più pronunciato si ebbe nell'ultimo decennio del sec. XIX, in coincidenza con il periodo di più rapido decollo della base navale e della città. Nello stesso arco di tempo le spese effettive accertate passarono dai 380 milioni del 1881 ai 657 del 1891, ai 1.286 del 1901, ai 2.012 del 1911. Gli incrementi maggiori si verificarono nei capitoli relativi all'istruzione, alla polizia ed all'igiene, alle opere pubbliche, tutte voci di spesa collegate all'aumento delle esigenze della città in fase dinamicamente espansiva.

La rete stradale, che era di 11.000 metri lineari nel 1870, salì a 18.000 nel 1890, a 21.000 nel 1900, a 23.000 nel 1910. Era lo sviluppo edilizio, naturalmente, a condizionare le dimensioni della rete stradale, ma nei quartieri nuovi la sistemazione e la manutenzione delle vie era carente e tale sarebbe rimasta fino agli anni Venti.

Nel settore dell'istruzione furono compiuti altri passi in avanti. Nel 1891 venne istituita la scuola complementare femminile, mentre la scuola tecnica si sviluppava fino ad annoverare 640 studenti, maschi e femmine; presso il ginnasio Archita fu avviato anche il liceo; scomparve, invece, tra il 1910 e il 1911, la scuola nautica, sostituita da una scuola pratica di pesca. Come ancora il Lo Martire ha puntualmente osservato, «la Taranto del decollo arsenalizio, in complesso, seppe prospettare al mondo della scuola le sue richieste, sia dal punto di vista dello sforzo da compiere nel settore della formazione professionale e sia sotto gli aspetti della modifica da attuare nella formazione culturale di base. E la indicazione tecnico-professionale degli istituti e dei corsi testimoniava l'espressione di una domanda configurata in modo ben preciso perché la scuola presentasse un'offerta adeguata ai tempi nuovi e in un'armonica evoluzione della propria funzione sociale. La stessa evoluzione della struttura economica imponeva al processo di apprendimento e di socializzazione un'attività di formazione adeguata al reale fabbisogno delle aziende produttive, oltre che atteggiamenti e comportamenti individuali più rispondenti alle necessità evolutive, sia della struttura economica che di quella sociale».

Il decennio 1911-1921 fu dominato dagli impegni militari. Come si è già detto, Taranto fu coinvolta a fondo sia nella guerra italo-turca (1911-1912) che nel primo conflitto mondiale (1915-1918). In entrambi i casi, lo scalo ionico, con le sue infrastrutture portuali e cantieristiche, assolse alla funzione di base principale della flotta. Durante la guerra italo-turca, la Marina vi trovò il baricentro geografico ideale per le proprie azioni che, partendo dalle acque italiane, gravitarono in un primo tempo sui litorali della Tripolitania e della Cirenaica e, in un secondo tempo, nel bacino orientale del Mediterraneo, a ridosso delle coste turche. Negli anni della «grande guerra», poi, Taranto assunse il ruolo di centro strategico per il grosso della flotta italiana, che si teneva pronta a fare intervenire le grandi unità in Adriatico in caso di sortita della squadra nemica, e di punto essenziale di rifornimento e di appoggio per unità e reparti navali alleati. Va ricordato inoltre, che tutto questo avveniva in un periodo nel quale la superiorità marittima italiana ed alleata era tale da rendere inesistente il pericolo proveniente dal mare ed in cui l'aviazione non era ancora abbastanza sviluppata da minacciare le città. Nello stabilimento marittimo pugliese ebbe a verificarsi in quegli anni un potenziamento straordinario della domanda — diretta e indiretta — collegata con la Marina Militare, in condizioni generali che non ostacolavano in alcun modo una corrispondente espansione dell'offerta locale.

La popolazione residente nel comune di Taranto passò infatti dalle 69.911 unità del censimento del 1911 alle 104.387 di quello del 1921, con un incremento superiore al 49%, prodottosi soprattutto negli anni della «grande guerra» benché proprio in quegli anni il tasso di natalità fosse diminuito — nella provincia come in tutto il Paese — per evidenti cause di carattere generale. In 10 anni, su un aumento di circa 34.500 persone, più di 23.300 risultavano dall'eccedenza netta degli immigrati sugli emigrati (67,5%). Il fortissimo sviluppo demografico nel decennio fu l'effetto di una immigrazione molto consistente di uomini e di intere famiglie: nel centro ionico, non ancora capoluogo di provincia, confluirono nuove masse di operai e di tecnici che trovarono occupazione

nell'Arsenale e nelle altre attività indotte dalla Marina Militare. E con loro, in relazione alle opportunità offerte dallo sviluppo del settore navale e dall'espansione della comunità cittadina, arrivavano commercianti, imprenditori, operatori dei servizi.

Dei nuovi arrivati, circa 6.000 andarono ad affollare l'agglomerato urbano più antico, quello dell'isola della città vecchia, ma la maggior parte si stabilì, ampliandole, in altre zone di urbanizzazione recente. Cambiava in tal modo la configurazione esterna della città, mentre all'interno si modificava profondamente la struttura sociale, che assumeva contorni molto avanzati rispetto all'epoca ed alla localizzazione geografica. Proseguendo sulla via imboccata con il decollo dei decenni precedenti, il centro ionico andava accentuando sempre più il proprio profilo industriale, con una significativa presenza del terziario. La vecchia compagine sociale lasciava rapidamente il posto ad un'altra, assai più variata e dinamica, dotata di una fisionomia più articolata e complessa di quanto una semplice base di retrovia marittima potesse aspirare ad avere.

Al censimento del 1921, gli addetti all'agricoltura scesero al 26,2% della popolazione attiva, mentre gli addetti ad altre attività corrispondentemente salivano. Ogni 1.000 abitanti, 262 operavano ancora in agricoltura, caccia e pesca, ma 95 lavoravano nelle industrie estrattive e manifatturiere, 18 nella costruzione e installazione di impianti, 2 nella produzione di energia elettrica gas e acqua, 18 nel commercio, 21 nei trasporti e nelle comunicazioni, 22 nei servizi e 21 nella pubblica amministrazione. Molti ex contadini e pescatori avevano abbracciato i nuovi mestieri resi attuali dall'attività produttiva collegata alle esigenze della Marina Militare, e già prima della «grande guerra» era possibile identificare nella manodopera un'ampia serie di componenti professionali diverse: addetti alle costruzioni navalmeccaniche; all'allestimento, alla manutenzione ed alla riparazione del materiale di artiglieria; alla zincatura, pulitura e verniciatura delle navi; ecc.. Come era naturale, questo processo si accentuò col passare degli anni e il censimento del 1921 accertò l'esistenza tra i lavoratori, nel solo settore industriale, di una novantina di specializzazioni distinte.

Per quanto riguarda il livello delle retribuzioni, uno scrittore locale riferisce che il salario di un operaio, alla fine del 1914, era di circa lire 3,40 al giorno, mentre il compenso medio di un'ora di lavoro si aggirava intorno ai 29 centesimi. Poiché il prezzo di un quintale di grano era di 24,20 lire, occorrevano 83 ore di lavoro per comperarlo.

In tema di attività produttiva, il primo conflitto mondiale segnò la decadenza di un comparto che negli anni precedenti era stato assai florido: quello dei vivai di mitili del Mar Piccolo, che nel 1913 erano arrivati a produrre 10,2 milioni di ostriche. Proprio in quell'anno, scaduta la convenzione con la Società demaniale dei mari, il Comune aveva concesso la coltivazione e la pesca nei vivai ad alcune cooperative ed all'Azienda municipalizzata di Mar Piccolo; nel dicembre 1913 era anche stato aperto un laboratorio di biologia marina. Ma la massiccia presenza di navi italiane ed alleate durante la «grande guerra», insieme agli accresciuti scarichi industriali, diede luogo nel Mar Piccolo ad un tale tasso di inquinamento delle acque che la produzione di ostriche nel 1919-1920 discese ad un decimo di quella che era stata negli anni migliori precedenti al conflitto.

L'espansione edilizia invece continuava. Sebbene tra il 1911 e il 1914 il rit-

mo di sviluppo delle nuove costruzioni si fosse rallentato, la superficie complessiva delle aree occupate da edifici passò da mq 605.000 nel 1910 a mq 698.000 nel 1920; va peraltro rilevato che nell'insieme il tasso di crescita — rispetto a quello del periodo precedente — fu più basso. La direttrice geografica principale seguita dall'edilizia fu sempre quella di sud-est, con la realizzazione di nuovi importanti complessi abitativi e di nuovi rioni. Negli anni precedenti al 1919 l'abitazione media era composta di circa 2,7 stanze. Con le case crescevano anche le strade, che aumentarono dai circa 23.000 metri lineari del 1910 ai circa 29.000 metri lineari del 1920. Questa rete stradale, però, presentava deficienze non trascurabili di sistemazione e di manutenzione: tali carenze dipendevano in buona parte dalla scarsità dei mezzi finanziari che il Comune poteva destinare a queste opere, come pure alle fognature, la cui consistenza e funzionalità erano inadeguate all'espansione continua della città.

Le spese effettive del Comune erano attestate nel 1911 poco al di sopra dei 2 milioni e fino al 1916 non registrarono variazioni molto significative; nel 1917 le spese raggiunsero milioni 2,7 e nel 1918 milioni 2,8. Ma il salto vero doveva incominciare subito dopo la fine della guerra: nel 1919 il totale delle spese salì a milioni 4,8; nel 1920 a 7,5; nel 1921 a 10,4. Fino al 1918 le entrate effettive avevano sostanzialmente bilanciato le spese, passando da milioni 1,6 nel 1911 a 2,9 nel 1918. Nel 1919 le entrate arrivarono a milioni 3,8; nel 1920 a 5,7; nel 1921 a 7,9. Incominciavano con il dopoguerra — in un quadro di diminuzione del valore della moneta, ma a fronte di nuove esigenze e pressioni sociali — i bilanci deficitari, con un'eccedenza della spesa sull'entrata destinata a diventare cronica.

Nei venti anni tra le due guerre — ultimo periodo della nostra indagine — furono eseguiti tre censimenti della popolazione: nel 1921, nel 1931 e nel 1936. Corrispondentemente, i censiti residenti nel comune di Taranto risultarono 104.387 nel 1921, 111.625 nel 1931 e 117.722 nel 1936. Se ne poteva dedurre una tendenza all'aumento costante, ma non brusca, anche se accelerata negli anni '30. Non era così, e se ne ha la riprova ricorrendo per gli ultimi due censimenti citati ai dati relativi alla popolazione presente, che consentono in questo caso di evitare le distorsioni dipendenti dai ritardi nelle cancellazioni e nelle iscrizioni anagrafiche. Gli abitanti presenti risultarono al censimento del 1931 pari a 105.946, che balzarono a 136.152 nel 1936, registrando un incremento fortissimo, superiore al 28% in 5 anni.

La diminuzione del presidio militare e la contrazione della domanda esasperata del tempo di guerra ridimensionarono verso il basso, nel decennio 1921-1931, quelle strutture aziendali ed organizzative che avevano operato al massimo regime durante il conflitto e dovevano adeguarsi alla nuova situazione di pace. Questo processo diede luogo ad una inversione delle tendenze migratorie precedentemente affermatesi e gli emigrati superarono gli immigrati — tra il 1921 e il 1931 — di 14.833 unità. Il contrario avvenne nel quinquennio successivo, con la politica di rafforzamento navale e la guerra di Etiopia: tra il 1931 e il 1936 gli immigrati superarono a loro volta gli emigrati di ben 24.822 unità. Era questa la massima eccedenza riscontrabile, in un periodo così ristretto, lungo tutto l'arco di tempo considerato dalla ricerca, e confermava ancora

una volta la relazione diretta intercorrente, in quell'epoca, tra la domanda della Marina Militare e la dimensione demografica della città pugliese.

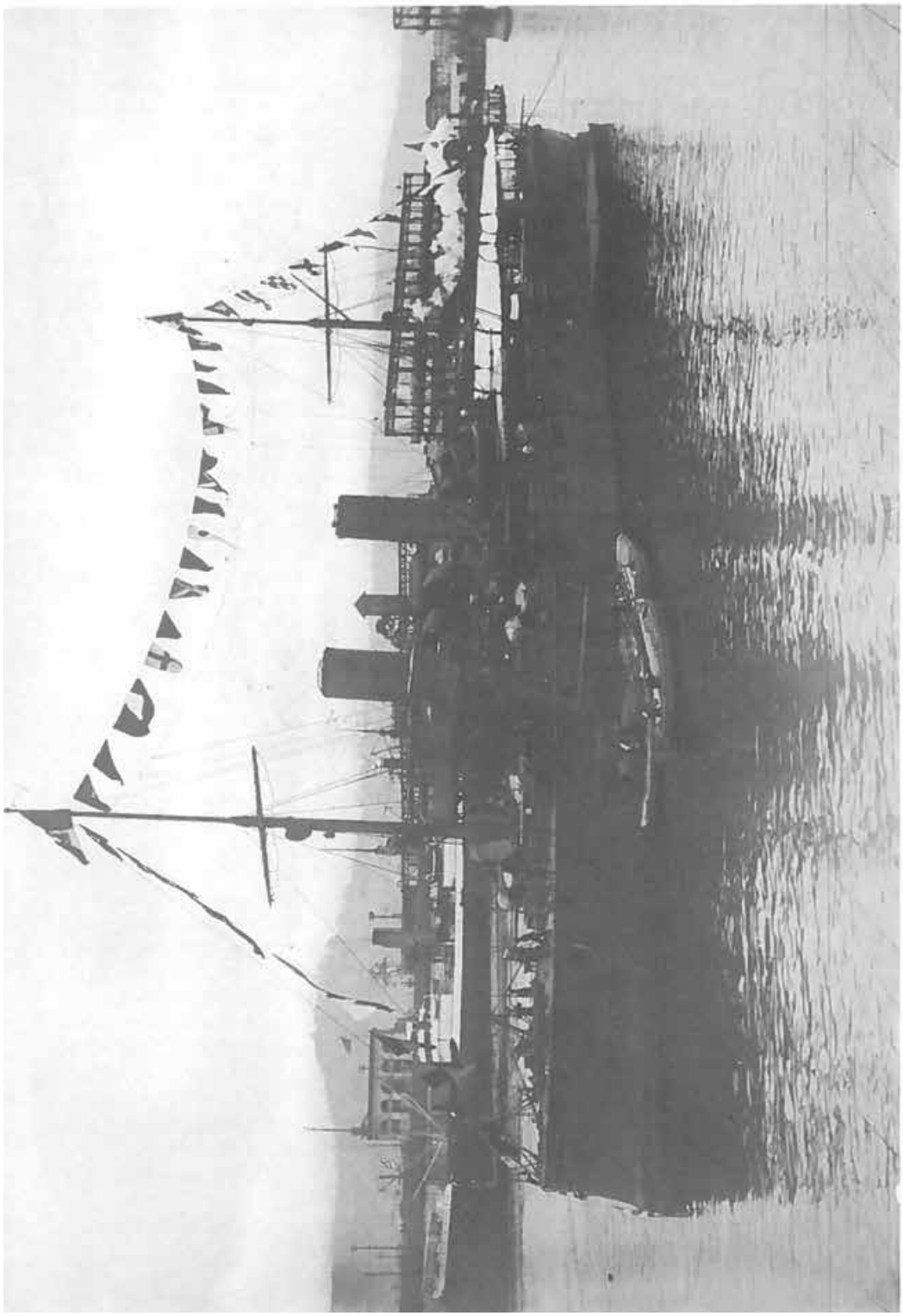
Mano a mano che passava il tempo, miglioravano le condizioni insediative. Nel 1921 la vecchia città sull'isola accoglieva 31.714 abitanti, ma nel 1931 questi scendevano a 27.090 per risalire di poco, a 27.400, nel 1936. I quartieri più antichi e più malsani perdevano popolazione in favore dei nuovi, nei quali ormai viveva la maggior parte dei cittadini. La città nuova non era solamente più popolata, ma rappresentava il centro civile, militare, politico, produttivo di Taranto, riunendo sul proprio territorio gli uffici e gli istituti più importanti.

Coesistevano ormai, collegate dal ponte girevole, due distinte compagine sociali. La prima era costituita da una collettività omogenea di origine locale, composta essenzialmente da pescatori e da operai; si trattava di una struttura sociale statica, attestata sulla vecchia isola: vi sopravvivevano il dialetto e le tradizioni del passato, mentre l'impatto del movimento migratorio appariva modestissimo. La seconda invece, localizzata nei quartieri più recenti al di là del ponte, era composta da una collettività-crogiuolo in evoluzione continua; la struttura sociale si segnalava per la grande apertura alle sollecitazioni esterne; i flussi migratori, continui e consistenti, erano talmente diversificati alle origini da rendere impossibile l'uso di un dialetto locale. Il baricentro economico e sociale di Taranto si era spostato nella nuova città, come era naturale, non solo perché colà si trovava la sede dell'industria e dei servizi, ma anche perché nel suo ambiente potevano esprimersi al meglio le forze locali di espansione e progresso.

Il riconoscimento formale del ruolo che ormai la città pugliese aveva assunto si ebbe con il R.D. 2 settembre 1923, n. 1911, che faceva di Taranto il capoluogo della provincia dello Ionio; il decreto teneva conto sia dell'incremento demografico, sia dello sviluppo globale che, nella sua completezza, aveva ormai raggiunto dimensioni e funzioni complesse. L'antico borgo sul mare aveva subìto una evoluzione sostanziale, trasformandosi in un capoluogo di provincia dinamico, dotato di una vita animata ed aperta quanto asfittica e chiusa era stata per contro quella del passato, prima del decollo dell'Arsenale.

Certo, non tutto poteva dirsi risolto, che ancora nel 1923 il 4,7% della popolazione del Comune poteva essere classificato «in condizioni non professionali» (disoccupati, detenuti, mendicanti, prostitute, individui senza professione), ma in quello stesso anno, come ricorda l'Acquaviva, l'arsenale da solo continuava ad occupare 2.000 operai, sebbene col dopoguerra le esigenze dell'organico si fossero alleggerite.

È interessante confrontare le risultanze del censimento industriale e commerciale del 1927 con quelle dell'analoga rilevazione del 1937. Per il Comune di Taranto, i dati del 1927 indicavano un totale di 1.223 esercizi industriali con 11.417 addetti: i comparti più importanti erano quello delle industrie meccaniche, con 125 esercizi per 5.793 addetti, e quello delle industrie alimentari, con 77 esercizi per 368 addetti. A 10 anni di distanza, malgrado gli effetti negativi della crisi economica generale, gli esercizi industriali localizzati nello stesso Comune erano aumentati a 1.579 con 14.326 addetti: le industrie meccaniche erano salite a 166 con 8.907 addetti e quelle alimentari a 225 con 1.040 addetti. La marcia in avanti compiuta dal capoluogo ionico durante il periodo considerato emerge con chiarezza dai pochi elementi statistici riportati.



Ariete-torpediniere Puglia (1898-1923), prima nave costruita nell'Arsenale di Taranto.

Un punto dolente restava quello dei vivai di frutti di mare, ché le navi, come avevano inquinato al tempo della «grande guerra», così continuavano ad inquinare negli anni '30, danneggiando soprattutto gli operatori pubblici cui il Comune — titolare per legge dal 1927 dei diritti esclusivi di pesca — concedeva lo sfruttamento dei vivai. Così la legge del 1927 previde la deviazione delle fognature in Mar Grande e la depurazione degli scarichi industriali in Mar Piccolo.

La nuova edilizia residenziale, affidata quasi esclusivamente all'iniziativa privata, ebbe un andamento crescente dal 1919 al 1925, passando da 483 vani-anno a 3.748; si contrasse nel 1926 e precipitò al minimo, con 231 vani costruiti, nel 1927, per poi riprendere e raggiungere nel 1934 i 3.228 vani. Le nuove costruzioni si sviluppavano verso sud-est, nelle zone valorizzate in seguito alla creazione dello stabilimento militare marittimo, tanto che il Narracci parla di una Taranto pianificata dall'industria di Stato; altri, invece, lamenta «lo spettacolo — poco edificante — di una impostazione anarchica delle costruzioni». Comunque sia, la superficie occupata dalle abitazioni — ad esclusione degli edifici militari e delle strade, piazze e giardini — passò dai mq 698.000 del 1920 ai mq 963.700 del 1930 ed ai mq 1.044.000 del 1936, segnando in 16 anni un incremento del 58%. Nello stesso periodo furono realizzati, sempre nei quartieri nuovi, numerosi edifici pubblici destinati ad uffici, scuole e servizi. Ed è interessante notare che si affermavano a Taranto, con l'impegno di noti progettisti, modi di costruzione e caratteristiche architettoniche anche settentrionali, accentuando così le caratteristiche peculiari del centro ionico. L'architetto Calza Bini lavorava tra il 1930 e il 1940 ad un piano regolatore generale che sarebbe stato approvato solo nel 1955. Nel 1934 fu redatto anche un piano di risanamento della città vecchia, che aveva necessità di urgenti interventi di bonifica.

Incrementò di pari passo il patrimonio stradale del Comune, passato dai 29.000 metri lineari del 1920 ai 40.000 del 1930 ed ai 56.000 del 1936. Ma insieme all'ampliamento della rete stradale, reso necessario dal sorgere di nuovi quartieri e dall'espansione edilizia, si pose mano ad una sostanziale riqualificazione della rete stessa, mediante importanti lavori di sistemazione, ripavimentazione e manutenzione. Anche per le fognature il periodo tra le due guerre segnò una svolta: nel 1922 esistevano fognature per complessivi metri lineari 4.450; tra il 1923 e il secondo conflitto mondiale furono costruite nuove canalizzazioni per metri lineari 27.268. Fu in tal modo equipaggiata quasi tutta la città nuova e si intervenne anche nella città vecchia e per la depurazione del Mar Piccolo.

Naturalmente i bilanci del Comune risentirono in senso negativo dei più pesanti oneri finanziari per opere pubbliche e servizi. Le spese effettive seguirono un trend ascendente che le portò da milioni 10,4 nel 1921 a 15,2 nel 1926, a 19,7 nel 1930, a 29,4 nel 1935. Per contro, le entrate si mantenevano più basse: milioni 7,9 nel 1921, che salirono a 12,4 nel 1926, a 16,5 nel 1930, a 15,2 nel 1935. Il disavanzo cresceva anche per effetto dell'inflazione, come accadeva agli altri Enti locali: ma a Taranto si doveva almeno riconoscere l'inevitabilità dello sforzo per adeguare infrastrutture e servizi alla tumultuosa espansione in corso.

Espansione che — basti appena accennarlo ancora una volta in chiusura — aveva preso le mosse dalle iniziative della Marina Militare ed aveva calibra-

to i propri tempi di sviluppo, nel corso del cinquantennio che si è rapidamente percorso, sugli interventi e sulle esigenze della Marina. Dalla fondazione dell'Arsenale al decollo dell'industria marittima, dallo stabilimento della base navale alle guerre, la città di Taranto era stata creata e si era sviluppata, anche geograficamente, fuori dal vecchio insediamento sull'isola. Nel periodo considerato l'azione e la presenza della Marina erano state determinanti per orientare la crescita — nelle sue specifiche caratteristiche fisiche, economiche e sociali — di una nuova città.

SINTESI

Ricordato come l'individuazione della vocazione di Taranto come base navale sia derivata da un'intuizione napoleonica, l'A. richiama gli interventi per la costruzione delle infrastrutture, che si sono susseguiti nel centro jonico, ad opera della Marina Militare, tra l'Unità d'Italia e il 1940. È possibile individuare, nel corso di quegli 80 anni, quattro distinti periodi, che hanno visto, in relazione diretta con la creazione e lo sviluppo dell'arsenale e del porto militare, nascere ed espandersi la Taranto moderna. Il primo periodo (1861-1881) è legato alla decisione, nei difficili anni postunitari, di realizzare a Taranto uno stabilimento militare marittimo. Il secondo periodo (1881-1901) è di importanza capitale, perché segna il decollo delle infrastrutture al servizio della Marina e, contestualmente, il decollo della città. Il terzo e il quarto periodo (1911-1921 e 1921-1940) marcano, con l'accresciuta pressione della domanda della Marina Militare in dipendenza delle guerre, i tempi dello sviluppo accelerato di Taranto, in campo demografico, urbanistico ed economico.

Mariano Gabriele

FONTI BIBLIOGRAFICHE

Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare - Roma C. N. 113, fasc, 1:
— Estratto della Commissione per la scelta d'una località ove stabilire l'arsenale del 2° Dipartimento Marittimo, istituita con Ministeriale Dispaccio del 30 dicembre 1864, n. 5.583. Gabinetto ufficio I°. Torino 6 febbraio 1865.
— Consiglio d'Ammiragliato «Basi ed apprestamenti logistici». Seduta n. 540 in data 15 febbraio 1865. Argomento: Impianto di un nuovo arsenale marittimo.
— Commissione per lo studio della difesa dell'Arsenale Militare Marittimo di Taranto, 17 marzo 1883. Oggetto: Piano generale della difesa dell'arsenale militare marittimo di Taranto. Allegati: Specchi riassuntivi delle opere progettate, del munizionamento e riparto in esercizi dell'ammontare delle opere progettate.
— Accordi stabiliti fra il Ministero della Guerra e quello della Marina circa la difesa delle coste (Annesso al foglio n. 28 ris.to dall'11 gennaio 1884 del Ministero della Guerra).
Acquaviva C., *Taranto tarantina*, Taranto 1931.
Acquaviva G., *Immagini di Taranto*, Taranto 1979.
Id., *Dalle raganelle all'acciaio. Breve storia dell'economia di Taranto*, Taranto 1980.
Bollati A., *La base marittima di Taranto nei rifornimenti per l'Albania e la Macedonia*, in «Rivista Marittima», 1929, IV, pp. 3 sgg.
Bonavolta E., *Relazione sulle operazioni del VII Censimento della popolazione del Comune di Taranto*, Taranto 1938.
Brambilla C., *Una legge navale di 100 anni fa*, in «Rivista Marittima», 1974, VI, pp. 16 sgg.

Coco Primaldo., *Appunti storici sul Mar Piccolo di Taranto*, Taranto 1932.
Comune di Taranto, Assessorato programmazione culturale, Taranto e il suo Arsenale (in occasione della mostra sugli aspetti storici, urbanistici e produttivi dell'insediamento dell'Arsenale della Marina Militare a Taranto), Taranto 1981. Di autori vari, dei quali utilizzati in particolare Narracci G., *Premessa* (pp. 1-14 e *Arsenale e città: struttura territoriale e urbana* (pp. 25-70); Santoro O., *Taranto e l'Arsenale nella seconda metà dell'Ottocento* (pp. 15-24).
Conti F., *Condizioni economico-sociali di Taranto nel periodo 1860-1900*, in «Galeos - Studi e ricerche del Liceo statale *Archita* di Taranto», 1970, 3, pp. 85-95.
D'Amore P., *Il Mar Piccolo di Taranto ed il nuovo scalo galleggiante Clark e Stanfield*, in «Rivista Marittima», 1878, III, pp. 405 sgg.
D'Ayala Valva R., *Programma tarantino, Taranto 1893.*
De Rosa F., Due studi per l'autonomia del movimento navale, ferroviario e stradale della Piazza Marittima di Taranto, Taranto 1930.
Id., *Taranto nel 1940*, Taranto 1950.
De Vincentiis E., *Municipio di Taranto*, Taranto, 1898.
Id., *Taranto. Appunti*, Trani 1898.
Donadio D., *L'Arsenale militare marittimo di Taranto (1861-1911)*, Taranto 1912.
Imperatrice P., *Tarantini nel secolo scorso: Cataldo Nitti*, in «Taras», 1928, n. 1-4, pp. 8-29.
Importuno G., *Appunti sulla finanza del Comune di Taranto*, Taranto 1937.
Id., *Gli albori del Borgo*, in «Rinascita Salentina», 1941, 1, pp. 1-26.
Istituto Centrale di Statistica, *Censimento della popolazione 1861, 1871, 1881, 1901, 1911, 1921, 1931, 1936.*
Id., *Censimento industriale e commerciale 1927, 1937.*
Lo Martire N. B., *L'Arsenale della Marina Militare di Taranto*, Taranto 1975.
Lucarelli A., *La questione del Mediterraneo e l'occupazione francese della Puglia all'inizio del XIX secolo*, in «Rassegna storica del Risorgimento», 1937, VI, pp. 951-75.
Maldini G., *I bilanci della Marina d'Italia*, Roma 1884.
Marchini E., *L'Arsenale di Taranto e il suo potenziamento*, in «Rivista Marittima», 1966, XI, pp. 27 sgg.
Massilli B., *Consiglio e Ufficio provinciale dell'economia, movimento economico e sociale in terra jonica*, Taranto 1923.
Messina G., *Il canale navigabile fra la rada ed il mare piccolo di Taranto*, Taranto 1888.
Nitti C., *Del porto di Taranto nelle future condizioni d'Italia*, Bari 1861.
Id., *Considerazioni economiche e politiche per le quali l'Italia deve accrescere le sue forze marittime onde meglio giovarsi della sua posizione nel Mediterraneo e massime del porto di Taranto*, Taranto 1865.
Ponzio De Quarto A., *Appunti storici della zona di S. Lucia in Taranto*, Taranto 1972.
Speziale G. C., *Storia militare di Taranto negli ultimi cinque secoli*, Bari 1930.

LA MARINA E LA POLITICA COLONIALE ITALIANA (1861-1936)

prof. MARIANO GABRIELE

Nell'autunno del 1860, le Marine degli Stati regionali italiani si fondevano tra loro, dando vita alla Marina nazionale. La flotta ereditava le unità dei vecchi Stati ed era quindi assai eterogenea (1), ma risultava utile come primo strumento al servizio di una politica coloniale incipiente, che l'Italia, nel suo piccolo, intendeva avviare. In un quadro internazionale prudente, che prevedesse intese e non contrasti armati con altre potenze, l'armamento di bordo delle navi disponibili — magari antiquate, ma pur sempre europee — sarebbe stato sufficiente.

Del resto, già il Regno delle Due Sicilie e quello di Sardegna avevano progettato di stabilire in altri continenti colonie penali (2). Sulla stessa linea si mossero, dopo l'Unità, i primi governi nazionali, che pensarono alle Nicobare, alle Maldive, a Socotra, a località dell'Indonesia, della Nuova Guinea, delle Filippine, delle Antille, della Groenlandia, delle Falkland (3).

---

(1) Alla proclamazione del Regno (17 marzo 1861) la nuova Marina italiana poteva contare nominalmente su 97 unità, di cui 73 a vapore (2 corazzate, 31 ad elica, 40 a ruote) e 24 a vela: tale flotta si articolava su 22 categorie diverse. Le unità effettivamente utilizzabili al momento della nascita dello Stato unitario, peraltro, erano 79, per 77.031 td e 745 cannoni: 32 navi provenivano dalla Marina sarda, 24 dalla napoletana, 13 dall'improvvisata marina siciliana di Garibaldi, 8 dalla toscana e 2 dalla pontificia. Queste navi — scrive il Maldini — "potevano costituire un qualche utile elemento di difesa marittima, non mai però sufficienti al nostro Paese, né in via assoluta per se stesso, né relativamente alle forze navali di altri paesi anche di secondo ordine". vedi G. Maldini, *I bilanci della Marina d'Italia*, Roma 1884, I, pp. 66-86; M. Gabriele. *La politica navale italiana dall'Unità alla vigilia di Lissa*, Milano 1958, pp.88-90; ID. *La prima flotta dello stato unitario italiano*, in "Nuova Antologia", n. 1922, febbraio 1961, pp. 165-178.

(2) Il Governo di Napoli aveva aperto in proposito trattative con quello di Lisbona per trovare oltre oceano un luogo di deportazione, mentre quello di Torino aveva pensato alla regione dei Bogos, sulla costa africana del Mar Rosso. Cfr *Ant. Brun Rollet e i primordi del consolato sardo a Chartûm*, in "Rivista Coloniale", 1926; G. Mondaini, *Manuale di storia e legislazione coloniale del Regno d'Italia*, I *(Storia coloniale)*, Roma 1927, pp. 5-11; C. Cesari, *I nostri precursori coloniali*, Roma 1928; R. Truffi, *Precursori dell'impero italiano*, Roma 1937; R. Ciasca, *Storia coloniale dell'Italia*, Milano 1940, pp. 16-17.

(3) Delle Isole Nicobare, in particolare, si parlò nel 1864 e nel 1868 e di Socotra nel 1871, ma alle prime si decise di rinunciare perché insalubri e troppo lontane, mentre la seconda — avente valenza strategica — fu occupata dalla Gran Bretagna nel 1876. Alle trattative con la Danimarca e la Svezia, intese ad ottenere un'isola nelle Antille, si opposero poi gli Stati Uniti, che non volevano nuove potenze presenti nell'America Centrale.

Nel 1867 la corvetta *Ettore Fieramosca* fu inviata sulle coste dell'Africa orientale alla ricerca di un luogo adatto per una colonia penitenziaria, ma le conclusioni furono negative (4).

In quello stesso periodo veniva compiuto il primo periplo del globo da parte di una unità militare: il viaggio di circumnavigazione della pirocorvetta *Magenta*, al comando del C.F. Vittorio Arminjon (5).

La nave, il 2 febbraio 1866, partì da Montevideo, dove si era trasferita come stazionaria; attraversò l'Atlantico e, passando molto al largo del Capo di Buona Speranza, risalì l'Oceano Indiano verso le Isole della Sonda, da dove, toccando Singapore e Saigon, giunse a Yokohama il 5 luglio. In Giappone e poi in Cina, il comandante della *Magenta* stipulò i primi trattati tra l'Italia e quei Paesi (6), con i quali non si avevano precedentemente relazioni diplomatiche. Successivamente, nel lungo e lento viaggio di ritorno, la corvetta seguì le coste della Cina, dell'Indonesia, dell'Australia e poi attraversò il Pacifico, approdando in Perù a El Callao il 12 agosto 1867. Da lì, attraverso il Canale di Magellano, ritornò a Montevideo e infine, attraversato per la terza volta l'Atlantico, rientrò in Italia, a Napoli, il 28 marzo 1868. Oltre ai componenti la missione diplomatica, la nave riportava in Italia il frutto di osservazioni scientifiche e di studi che erano stati curati dal sen. De Filippis, morto ad Hong Kong, e dal naturalista Giglioli.

Tale impresa, anche se non fu finalizzata strettamente alla ricerca di colonie — ché scopo primario era lo stabilimento di relazioni commerciali — ebbe tuttavia un impatto importante sulla politica coloniale del nuovo Stato, sia per le osservazioni ed i suggerimenti puntuali che ne derivarono, sia per l'apertura generale ver-

---

(4) Il C.F. Bertelli, comandante del *Fieramosca*, sconsigliò assolutamente un insediamento sulle coste inospitali a sud di Suez, indicando, se mai, l'area somala. La stessa unità, al comando del C.F. Noce, fu inviata sulle coste atlantiche del Marocco senza alcun risultato favorevole. Vds. F. Leva, *Storia delle campagne oceaniche della R. Marina*, Roma 1936, I. p. 173.

Prima di questi tentativi, si può ricordare la relazione di Cesare Celso Moreno al Ministro del Commercio, del 15 febbraio 1865, che indicava Sumatra come luogo idoneo e possibile per uno stabilimento coloniale italiano. La prospettiva ebbe il sostegno della Camera di Commercio di Genova e il ministro del commercio Torelli chiedeva a quello della Marina, Pescetto, il 24 aprile 1867, di inviare sul posto una nave, richiesta non accolta dopo che un'apposita commissione di studio, di cui faceva parte anche il Bixio, aveva affermato che le proposte avevano "basi troppo vaghe, incerte e contraddittorie... e quindi non meritano di essere raccomandate dalla Commissione al Governo". Vedi i documenti citati in *Archivio Centrale dello Stato*, Roma, *Ministero della Marina, Marina Militare* (indicato d'ora in poi con A.C.R.M.M.), busta 10.

(5) La nave, varata a Livorno nel 1862, dislocava 2.540 t, aveva un apparato motore di circa 500 hp ed era armata con 20 cannoni.

(6) Il trattato col Giappone fu firmato il 25 agosto 1866 (vedi il testo in *Archivio Storico degli Affari Esteri*, Roma — indicato in seguito con A.M.E.R. — pos. 1 *Giappone*; busta 25) e quello con la Cina il 6 ottobre successivo (il testo, in V. Arminjon, *La Cina e la missione italiana nel 1866*, Firenze 1875, reca allegati 9 regolamenti commerciali e le tariffe delle importazioni ed esportazioni). I punti salienti degli accordi riguardavano il riconoscimento reciproco della clausola della nazione più favorita per gli scambi commerciali e le condizioni per la libertà di residenza dei cittadini italiani. Vedi, oltre al già citato, V. Arminjon, *Il Giappone e la missione della "Magenta"*, Genova 1869; E.H. Giglioli, *Viaggio intorno al mondo della R. Pirocorvetta "Magenta" negli anni 1865-66-67-68*, Milano 1876; M. Gabriele, *La circumnavigazione della pirocorvetta Magenta*, in "Rivista Marittima", agosto-settembre 1979, pp. 137 - 149.

so il mondo lontano (7).

E infatti, un mese dopo il ritorno in patria della *Magenta*, salpò da Genova per l'Estremo Oriente la *Principessa Clotilde*(8), col compito, tra l'altro, di ricercare nell'area della Sonda un territorio adatto alla installazione di una colonia penale. Ma le proposte che sortirono da quella missione — condizionate dalla necessità di un preventivo assenso britannico — come quelle degli esploratori Moreno e Cerruti, non ebbero in pratica alcuna attuazione (9).

Intanto, alle esigenze di assicurare la presenza della bandiera a fini politici e commerciali e di ricercare il luogo idoneo ad una colonia penitenziaria si affiancava, sempre più rilevante, la necessità di sostenere, con una opportuna presenza navale, le colonie di emigrati, i quali provenivano dalle diverse regioni italiane ora riunite in Regno. Questo portava in primo piano soprattutto l'America meridionale, area di recente indipendenza, caratterizzata anche per questo da nazionalismi spinti e non certo assumibile come obiettivo per una politica coloniale vera e propria (10).

La Marina Militare italiana continuò peraltro a mantenere una presenza ed una attenzione alle possibili occasioni, che si fossero presentate, per avviare un insediamento nell'Asia orientale, con le missioni, tra gli anni '70 e '80, delle unità *Vettor Pisani, Garibaldi, Governolo, Vedetta, Cristoforo Colombo* (che compì due volte il periplo del globo), *Europa* e *Caracciolo*. L'unico tentativo che ebbe un minimo di consistenza fu quello — conseguente alle missioni dei comandanti Racchia, con

---

(7) L'Arminjon fu promosso C.V., fu chiamato a far parte del Consiglio di Ammiragliato e a dirigere la Scuola di Marina di Genova. L'equipaggio invece non ebbe nulla: stando a quanto scrive il Giglioli, benché avessero compiuto sempre in maniera lodevole il proprio dovere, in tutte le latitudini, facendosi notare nei porti per la loro condotta ordinata, "i primi marinai italiani che fecero il giro del mondo" furono "accolti senza saluto, ... senza una parola di lode".

(8) Toccò, al comando del C.F. Racchia, Singapore, Shangai, Yokohama, le Filippine e l'Indonesia, tra il 1868 e il 1870. Vedi il carteggio relativo e i rapporti del comandante in *Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, Roma (d'ora in poi indicato con A.U.S.M.M.), busta 105, fasc. 3; busta 108, fasc. 2; A.C.R.M.M. busta 10.

(9) L'idea era di trovare un luogo adatto ad uno stabilimento penale per 10.000 - 15.000 deportati sulle coste del Borneo; il Racchia indicò soluzioni alternative, per le quali riteneva di poter ottenere concessioni da sultani locali, condizionate però dall'assenso britannico. In realtà, l'unica cosa concreta fu la stipula nel 1870, a Mandalay, di un trattato italo-birmano analogo a quelli precedentemente conclusi con altri Paesi dell'Estremo Oriente. Anche il tentativo dell'esploratore Cerruti nell'area della Nuova Guinea e delle Isole della Sonda non ebbe seguito per la possibile opposizione olandese.

(10) Prima dell'Unità, navi sarde erano state presenti nelle acque del Sudamerica, specie nell'estuario del Plata, a sostegno dell'emigrazione ligure incominciata dopo il periodo napoleonico. Nel settembre 1843, poi, quasi tutta la flotta napoletana, al comando del De Cosa, aveva scortato fino a Rio de Janeiro la principessa Teresa Cristina di Borbone, sorella del re, che andava sposa all'Imperatore del Brasile. Dopo il 1861, la presenza navale italiana nelle acque americane, soprattutto meridionali, fu costante, ma con intenti ben diversi dalla ricerca di una colonia: scopo dell'impegno navale in quei mari lontani era il sostegno ai connazionali emigrati ed alle rappresentanze diplomatico-consolari e l'acquisizione — quando possibile — di vantaggi politici e commerciali. Tutto questo, naturalmente, in quei limiti nei quali i rappresentanti del nuovo Stato unitario italiano riuscivano a ritagliarsi spazi propri nei confronti di altre maggiori, già affermate Potenze: vedi Leva, cit. *passim*; M. Gabriele, *La politica navale italiana dall'Unità alla vigilia di Lissa*, cit., pp. 475 - 500; ID. e G. Friz, *La flotta come strumento di politica nei primi decenni dello Stato unitario italiano*, Roma 1973, pp. 263 - 282; ID. e ID., *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, Roma 1982, pp. 71 - 90.

la *Principessa Clotilde*, e Accini, con la *Governolo* — relativo all'occupazione dell'Isola di Banguey, di fronte all'estremità settentrionale di Borneo, tra il 1872 e il 1873. Fu richiesto l'assenso britannico, ma intanto le indiscrezioni della stampa italiana rendevano risibile il carattere segreto delle missioni navali e delle speranze del Governo di Roma. Gran Bretagna, Olanda, Stati Uniti e Spagna — che avevano interessi nella zona — si mostrarono ostili e l'iniziativa non andò avanti (11). Nelle lettere del 19 febbraio e del 7 marzo 1873, dirette al Console d'Italia a Singapore, il ministro degli Esteri Visconti Venosta motivava così la rinuncia: "*...L'Italia non ha mai formato alcun progetto che potesse in alcuna guisa ledere i diritti degli Stati che l'hanno preceduta nello stabilire relazioni commerciali e coloniali in codeste lontane regioni... il Governo del Re, il quale è alieno non solo dal procurarsi imbarazzi internazionali per questo affare delle colonie, ma desidera invece procedere in esso d'accordo con le Potenze amiche interessate, ritenne non conveniente addivenire ad alcun atto di natura tale da pregiudicare la questione...*" (12).

* * *

Un episodio di particolare importanza, tenendo conto dell'impegno che comportò per la Marina Militare del nuovo Stato unitario e delle ambizioni che pose in evidenza, fu quello che riguardò la Tunisia nel 1864. In questo Paese già da decenni esistevano significativi interessi italiani — nel 1860 vi si contavano circa 8.000 emigrati, molti dei quali commercianti con una buona posizione nell'economia locale — e quando, nell'aprile 1864, il console Gambarotta segnalò l'imminente scoppio di gravi disordini, il Governo di Torino decise di assicurare in loco una presenza navale a protezione dei concittadini. La protesta della popolazione beduina era diretta contro il Governo del Bey — e in particolare contro il primo ministro Kasnadàr — che aveva aumentato la pressione fiscale, ma i disordini rischiavano di ritorcersi contro i residenti europei (13).

Qualche unità inglese e francese era già sul posto e dalle basi liguri partirono d'urgenza, il 23 aprile, la fregata *Garibaldi* e la corvetta *Etna*, dirette in Tunisia, seguite pochi giorni dopo dalla Squadra al comando dell'ammiraglio Albini e composta dalle fregate *Maria Adelaide* e *Duca di Genova*, dalla corvetta *Magenta*, oltre che dal piroscafo *Sirena* adibito ai collegamenti. Altre unità seguirono nelle settimane successive, così che, verso la fine di maggio, quasi tutta la forza navale italiana disponibile si trovava concentrata nelle acque della Tunisia. Le iniziali istruzioni

---

(11) Vedi F. Giordano, *Una esplorazione a Borneo*, in "Bollettino della Società Geografica Italiana", VIII (1872), vol. XI, pp. 188 sgg.; S. Angelini, *Il tentativo italiano per una colonia nel Borneo (1870-73)*, Firenze 1965. Il Racchia, in attesa a Singapore delle due unità navali — la *Vedetta* e il *Governolo* — che avrebbero dovuto agire a Banguey e che non arrivavano mai, ebbe a sottolineare per iscritto al ministro della Marina Riboty: "... io non mancai di ripetere che l'esito della nostra progettata spedizione sarebbe dipeso in gran parte dalla segretezza e celerità con cui sarebbe stata condotta". A.U.S.M.M., busta 108, fasc. 2.

(12) Cfr Gabriele e Friz, *La flotta come strumento di politica, ecc.* ul., pp. 232-33.

(13) Vedi G. Ganiage, *Les origines du protectorat français en Tunisie (1861 - 1888)*, Parigi 1959, pp. 224 - 229.

del ministro degli Esteri Visconti Venosta, pervenute il 3 maggio all'Albini, escludevano ambizioni territoriali e limitavano il compito della squadra alla protezione dei sudditi italiani, nel quadro di una perfetta intesa internazionale (14).

Una tale intesa, peraltro, non era così facile da conseguire, poiché i comandanti delle forze navali francesi ed inglesi presenti a Tunisi avevano punti di vista diversi: propenso all'uso della maniera forte il francese, più cauto l'inglese, ed entrambi sospettosi l'uno dell'altro. Il 24 maggio giunse anche una formazione navale ottomana composta da tre unità, al comando del commissario imperiale Haidir Effendi, mentre le squadre europee si rafforzavano, soprattutto quella francese, comandata dall'ammiraglio Bouet de Willaumetz. Il contrasto tra francesi e inglesi — i primi propendevano per uno sbarco, i secondi vi si opponevano — preoccupava l'Ammiraglio italiano e il Governo di Torino, che continuava a raccomandare l'accordo con tutte le altre forze navali presenti a Tunisi.

Tuttavia in giugno, mentre l'insurrezione beduina dilagava, da parte italiana fu presa in seria considerazione l'ipotesi di uno sbarco. In proposito, furono redatti due piani: il primo del maggiore Ricci, che prevedeva l'occupazione di Tunisi e di La Goletta; il secondo dell'ammiraglio Albini, che aveva obiettivi più vasti dal punto di vista territoriale, includendo operazioni anche a Susa e Sfax e ventilando anche l'ipotesi che *"il Governo del Re crede di dare a questa occupazione un carattere politico"*. Il piano del Ricci avrebbe dovuto essere attuato da una forza di circa 4.000 uomini, quello dell'Albini da oltre 10.000 (15).

In ogni caso, l'elemento decisivo era l'assenso di Parigi e di Londra. Se questo vi fosse stato, l'Italia avrebbe avuto forse la possibilità di impersonare il terzo che gode tra i due litiganti. Ma i francesi avevano in mente di sbarcare per primi, mentre gli inglesi non avrebbero mai consentito che i due stipiti della medesima porta marittima — il Canale di Sicilia — cadessero nelle mani di una sola potenza, anche se questa era debole come l'Italia del 1864, ancora priva di Roma e con una difficile frontiera a nord-est.

Così non si pose neppure, nei fatti, la questione dell'occupazione di Tunisi al tempo del Governo Minghetti. La tensione decrebbe gradualmente col passare dell'estate; il Bey riprese il controllo del territorio e il 23 settembre — applicando una minuziosa procedura concordata tra i comandanti (16) — e le diverse squadre salparono contemporaneamente ponendo fine alla questione tunisina del 1864.

Peraltro, fu questo il primo caso importante d'impiego della Marina Militare come strumento di politica, forse anche coloniale, da parte del Governo nazionale

---

(14) Le istruzioni recavano, tra l'altro: ".... il Governo del Re non tende ad assicurarsi speciali vantaggi nella Reggenza, ma ad esservi partecipe della legittima influenza che in un Paese sì vicino e dove sono sì grandi i nostri interessi, deve competere alla Nazione italiana ... Nella complicazione generale però delle politiche cose, e nella concorrenza degli interessi francesi e inglesi ... l'Italia, volendo tutelare a Tunisi i propri interessi e l'influenza legittima, riconosce appieno lo stesso diritto negli alleati suoi e non ama d'esercitare azione singolare per esclusiva utilità". Gabriele, *La politica navale italiana dall'Unità, ecc.* cit. pp. 375-376.

(15) Per i due piani, *ibidem*, pp. 418 - 433.

(16) Il 21 settembre a bordo dell'ammiraglia italiana *Maria Adelaide*.

italiano. Infatti, non solo le navi da guerra avevano eseguito il compito di proteggere la vita e gli interessi dei connazionali, ma lo Stato aveva tratto motivo di prestigio dalla presenza navale lungo le coste settentrionali dell'Africa, imponendo agli indigeni il rispetto della giovane Nazione, da poco affacciatasi sul mare di Sicilia e che appariva decisa a far valere i propri diritti o le proprie ambizioni, nello stile delle grandi Potenze.

La lunga dimostrazione navale italiana del 1864 non aveva nulla in comune con le passate spedizioni di piccole squadre sarde e napoletane contro i porti barbareschi; questa volta il massiccio intervento della Flotta nazionale aveva apertamente dimostrato che l'Italia, anche se ancora in fase di formazione e di consolidamento, considerava Tunisi come zona di suo precipuo interesse, nella quale affermare la propria influenza.

Quanto al problema se vi fosse realmente nel Governo Minghetti il desiderio di occupare la Reggenza, questo esula dai limiti del presente studio. Certo, una tale eventualità era stata contemplata a Torino, ma solamente come una delle ipotesi verso cui gli sviluppi della complessa questione avrebbero potuto sfociare. L'esistenza dei piani di sbarco non significava ancora che il Governo si fosse deciso per un'azione militare. Forse il Gabinetto Minghetti, fino a tanto che la situazione politica internazionale lo rendeva necessario, tenne aperta la porta ad una simile possibilità; vi rinunciò non appena la questione fu chiusa; i piani vennero accantonati per possibili future eventualità (17).

* * *

Quando, l'11 luglio 1871, la corvetta *Vettor Pisani* in rotta per l'Estremo Oriente gettò l'àncora nella Baia di Assab, sulla spiaggia inospitale e deserta, il comandante Lovera non trovò che una capanna ricostruita di recente, con la scritta "Proprietà italiana", con a lato un'asta sulla quale era stata innalzata l'anno precedente la nostra bandiera. Era tutto ciò che restava della presa di possesso di quel lembo di terra africana da parte del padre Sapeto per conto della Compagnia di navigazione Rubattino. Negli otto giorni durante i quali la corvetta restò sul posto attendendo a lavori di rilevamento topografico e idrografico della zona, l'equipaggio ebbe modo di constatare l'inabitabilità del luogo, calcinato da una temperatura torrida, senz'acqua, senza vegetazione, senza tracce di presenza umana all'infuori di quell'abituro e di quell'asta di bandiera; bastò quella settimana perché tra i marinai insorgessero numerosi casi di insolazione e di lichene e si diffondesse una pericolosa forma di dissenteria, così che fu con sollievo di tutti che il 18 luglio la *Vettor Pisani* abbandonò quel litorale desolato.

Quella baia squallida costituiva all'epoca ciò che l'Italia possedeva — e nemmeno ufficialmente — fuori dei suoi confini; ma, per piccolo e malsicuro possedimento che fosse, era costato sforzi e trattative ed aveva causato complicazioni in-

---

(17) Vedi, per la ricostruzione dell'episodio secondo le carte della Marina, Gabriele, *La politica navale italiana dell'Unità, ecc.*, cit., pp. 367 - 474.

ternazionali di vasta portata. Tuttavia, quel lembo insignificante di terra, nemmeno appartenente allo Stato ma ad una società privata per stabilirvi un deposito di carbone, significava l'inserimento dell'Italia nella sfera coloniale, *"cominciando dal poco"* e dando inizio ad un'azione che con l'andare del tempo avrebbe potuto risultare incomoda per Francia e Inghilterra, intente a spartirsi anche quella zona.

Promotore di tale inizio di espansione era stato padre Sapeto, l'italiano che in quegli anni meglio conosceva la regione. Fin dal 1846 egli aveva più volte sollecitato il Governo sardo ad istituire una rappresentanza consolare a Massaua per proteggere gli interessi dei connazionali ivi stabiliti; nel 1863 aveva indirizzato al ministro della Pubblica Istruzione Michele Amari la famosa *"Relazione politico-commerciale sulle sponde del Mar Rosso"* che può essere considerata l'atto di nascita dell'espansione coloniale italiana: in essa Sapeto sosteneva la necessità che l'Italia mettesse piede sulle coste dancale e dimostrava le possibilità di riuscita esistenti al momento in quei luoghi, rivelando i retroscena della acuta rivalità anglo-francese nella zona ed assicurando l'appoggio britannico ad ogni passo del genere, per odio verso la potente rivale. Ma le insistenze del Sapeto non trovarono risposta fino a quando, con l'apertura del Canale di Suez, la questione poté essere ripresa. Fu utilizzata la Compagnia di navigazione Rubattino, la quale il 15 novembre 1869 prese in affitto per 10 anni da sultani locali la Baia di Assab, scelta da Sapeto e dal contrammiraglio Acton tra i pochi punti rimasti liberi sulla costa eritrea.

L'anno successivo, l'area presa in affitto si ampliò fino a 100 kmq con la Rada di Buia e l'Isola di Darmahié: questo era all'inizio il *"piede a terra nel Mar Rosso"* dell'Italia. Esso era costato in tutto 104.200 lire e il suo acquisto non aveva suscitato reazioni nelle grandi Potenze; solo l'Egitto, che aveva la sovranità teorica del territorio, si mosse, ma alla fine, la situazione restò a favore dell'Italia (18).

Nel 1879, in concomitanza con l'aumento dell'interesse della Compagnia Rubattino per le rotte dell'Estremo Oriente, il Governo autorizzò l'impiego di unità navali militari per rilievi idrografici nella Baia di Assab, l'esame delle sue prospettive economiche e strategiche e la costruzione di impianti portuali. Gradualmente, malgrado difficoltà diplomatiche, incidenti e diffidenze, il piccolo insediamento privato della Rubattino passava di fatto allo Stato, che vi assicurava oramai, a partire dalla fine 1879, una costante presenza di navi da guerra: gli avvisi *Esploratore* e *Rapido*, la corvetta *Fieramosca*, la goletta *Chioggia*, la torpediniera *Cariddi*. Il Governo di Roma, dopo una lunga trattativa con Londra, poté firmare finalmente, il 10 marzo 1882, la convenzione che consentiva allo Stato di subentrare alla Rubattino nell'amministrazione del territorio, sia pure con molti condizionamenti. Il movimento del porto, limitato nel 1880 alle navi militari e a quelle della Rubattino, passò nel 1881 a 650 natanti, nel 1882 a 860, nel 1883 superò i 1.000.

* * *

Il momento dell'espansione venne nel 1885 con P.S. Mancini, Ministro degli

(18) Gabriele e Friz, *La flotta come strumento di politica, ecc.*, cit. pp. 235.

Esteri. Riunite nella "Divisione navale del Mar Rosso", al comando del contrammiraglio Caimi, erano presenti in quel mare la corazzata *Castelfidardo*, l'incrociatore *Vespucci*, la corvetta *Garibaldi* e gli avvisi *Esploratore, Barbarigo, Messaggero* e *Vedetta*, ai quali si aggiunsero la fregata *Ancona*, la corvetta *Vettor Pisani*, il piroscafo *Conte di Cavour* e sei torpediniere (19). La *Castelfidardo* sbarcava a Beilul i suoi marinai, che si impadronivano della località come rappresaglia per l'eccidio, avvenuto nell'ottobre precedente, della spedizione Bianchi ad opera dei dancali. L'intera squadra, schierata davanti a Massaua, otteneva il controllo del porto e della costa fino ad Assab, area sulla quale veniva proclamato il protettorato italiano e dalla quale veniva eliminata ogni presenza amministrativa e militare egiziana.

La Colonia eritrea in tal modo era nata e più di tutti vi aveva concorso la Marina, che fece subito di Massaua la base principale per crociere di interdizione nel Mar Rosso, a fianco degli inglesi, e contro la tratta degli schiavi, che da secoli si svolgeva indisturbata dalle terre etiopiche verso i mercati dell'Arabia (20).

Si può ricordare come anche gli avvenimenti di due anni dopo quando, in seguito ai fatti di Dogali, parve che la pressione abissina potesse investire anche Massaua, chiamarono in causa la flotta. La Marina italiana aveva, allora, in Mar Rosso 12 unità che furono mobilitate per fronteggiare l'emergenza. Due unità — la corvetta *Garibaldi* e il trasporto *Città di Genova* — furono adibite a navi ospedale, mentre le altre 10 furono integrate nella difesa di Massaua, venendo dislocate lungo la costa, in modo di poter battere con le loro artiglierie il terreno circostante la città, a sostegno dei forti e dei centri di resistenza stabiliti dall'Esercito ad interdire probabili provenienze di colonne assalitrici abissine. Una batteria della Marina fu schierata nell'avamposto di Sheràr e su tutte le navi un terzo degli equipaggi fu tenuto pronto come reparto da sbarco. Tuttavia, la minaccia contro Massaua non si attuò e le unità navali ripresero ben presto i loro compiti di stazionamento, perlustrazione e sorveglianza (21).

Anche per la costa somala dell'Oceano Indiano — che esploratori e studiosi avevano segnalato fin dal 1870 al Governo di Roma come area di possibile penetrazione italiana — gli approcci necessari furono condotti dalla Marina. Dopo aver stabilito nel 1879 una prima presenza con l'avviso *Rapido* e la corvetta *Vettor Pisani*, nel 1885, su iniziativa del ministro degli Esteri Mancini, la Marina accompagnò l'esploratore Cecchi, con l'avviso *Barbarigo*, a Zanzibar, dove gli italiani stabilirono i primi rapporti con il sultano Bargash Ben Said, sovrano della costa africana

---

(19) *Sirio, Sagittario, Pegaso, Canopo, Procione* e *Centauro:* costruite tra il 1882 e il 1884 dai Cantieri Thornycroft di Londra, stazzavano circa 39 t ed avevano un apparato motore da 450 hp, vedi P.M. Pollina, *Le torpediniere italiane (1881 - 1964)*, Roma 1964, pp. 62-66.

(20) Cfr, per quest'ultimo aspetto, Gabriele e Friz, *La flotta come strumento di politica, ecc.*, cit., pp. 283 - 298.

(21) Un altro momento caldo si ebbe per la Marina in Mar Rosso in occasione della crisi italo-etiopica del 1895-1896. Fu ricostituita la Divisione Navale del Mar Rosso, al comando del C.A. Turi, imbarcato sull'incrociatore *Etna:* le forze già dislocate in quel mare furono integrate, oltre che dalla nave ammiraglia, dagli incrociatori leggeri *Caprera* e *Aretusa*, dalla torpediniera *Etruria* e dalla cannoniera *Curtatone*. L'azione di tali unità nel Mar Rosso risultò utile soprattutto contro il contrabbando di armi a favore del nemico.

dal Capo Guardafui a Mozambico. Obiettivo di Cecchi e del C.F. Fecarotta, comandante del *Barbarigo*, era di ottenere dal sultano qualche concessione territoriale, ma urtarono contro un atteggiamento minaccioso della Germania, tendente ad affermare che qualunque concessione territoriale all'Italia avrebbe giustificato ulteriori espansioni del già esistente protettorato tedesco dell'Africa orientale (22). Fu quindi stipulato solo un trattato di commercio tra Zanzibar e l'Italia, ratificato il 16 ottobre 1886, che riconosceva all'Italia il trattamento come Nazione più favorita e il permesso di insediare fattorie nei domini del sultano.

Tre anni dopo incominciava, senza successo, la pressione italiana per ottenere la cessione di Chisimaio. L'obiettivo quindi fu spostato a nord, mentre la *Staffetta* e il *Dogali* mantenevano a turno una presenza navale italiana a Zanzibar.

Il console Filonardi, giunto nel febbraio 1889 a bordo del *Dogali*, ottenne dal sultano locale che i territori di Obbia fossero posti sotto protettorato italiano, dietro pagamento di un affitto annuo (1.200 talleri, poi portati a 1.800). L'8 febbraio, il tricolore italiano fu alzato sulla residenza del sultano e subito dopo il protettorato si estese a nord, fino al confine orientale del Somaliland britannico, con le missioni degli avvisi *Rapido* e *Staffetta*, i cui comandanti, Amoretti e Porcelli, firmarono il 7 aprile col sultano dei Migiurtini, Jusuf, un accordo simile a quello del marzo per Obbia. Questo consentiva il 19 novembre 1889 al Crispi, Presidente del Consiglio e Ministro degli Esteri, di comunicare alle Potenze che l'Italia aveva assunto il protettorato del litorale somalo, salvo i 4 scali marittimi del Benadir (Brava, Merca, Mogadiscio e Uarsceik), che rappresentavano però i punti più interessanti della lunghissima costa, perché vi facevano capo le vie carovaniere provenienti dall'interno.

Mentre riprendeva la costante presenza navale italiana, inglesi e tedeschi si accordavano sulle rispettive zone di influenza in Africa orientale e finalmente i 4 porti del Benadir, con il Protocollo del 24 marzo 1891 e la Convenzione del 12 agosto 1892, passavano all'amministrazione politica e giudiziaria italiana, dietro pagamento al sultano di Zanzibar di un canone annuo di 120.000 rupie.

La gestione dei porti fu concessa alla Società Filonardi, ma rimaneva da affermare ancora concretamente il dominio dell'Italia sulla lunghissima costa. La costruzione di quella che fu la Colonia italiana della Somalia venne affidata in grandissima parte all'azione della Marina, che nell'ultimo decennio del sec. XIX operò senza soste per estendere su quel vasto litorale l'influenza italiana, pagando anche — quando fu inevitabile — prezzi dolorosi, come l'uccisione di due uomini del *Volta* a Uarsceik nel 1890; l'ufficiale dello *Staffetta* pugnalato a Merca nel 1893; i comandanti della *Volturno* e della *Staffetta* con 13 loro uomini uccisi a Lafolè nel 1896. Ma le navi che abbiamo appena ricordato, insieme al *Piemonte*, la *Curtatone*, il *Dogali*, la *Governolo*, l'*Elba*, il *Cristoforo Colombo*, contribuirono in maniera decisiva alla nascita della Colonia italiana di Somalia (23).

---

(22) Cfr. *L'Italia in Africa*, a cura del Ministero degli Esteri, vol. II, t. II, pp. 19 - 44.

(23) Vedi, per maggiori particolari, G. Po e L. Ferrando, *L'opera della R. Marina in Eritrea e in Somalia dall'occupazione al 1928*, Roma 1929, dove sono riportate anche relazioni significative dei comandanti delle unità italiane impiegate.

Lo stretto controllo del mare, quello sui centri costieri e sul commercio, la lotta alla tratta degli schiavi, a somiglianza di quanto avveniva con ancora maggiore impegno nel Mar Rosso, la protezione concreta agli insediamenti nazionali, tutto questo ed altro fu assicurato da quelle vecchie unità della flotta — costruite per navigare in altri tempi e in altri mari — che tuttavia furono sufficienti come strumenti di successo per la prima realizzata politica coloniale italiana (24), timidamente portata avanti con le possibili cautele in mari lontani, tra le infinite difficoltà che provenivano dalla debolezza dell'Italia e dalla forza degli affermati imperialismi altrui.

* * *

Dopo il viaggio della *Magenta*, che aveva mostrato per prima in Estremo Oriente la bandiera del Regno d'Italia, ottenendo i primi accordi commerciali con la Cina e il Giappone, varie altre unità della Marina Militare visitarono quei porti nel successivo ventennio, compiendovi soste più o meno prolungate.

I rapporti commerciali con la Cina e la presenza italiana in quel Paese, tuttavia, restarono per molto tempo su un livello inferiore a quelli delle altre Potenze europee. Ma nell'ultimo decennio del secolo l'aggravarsi della crisi interna dell'Impero cinese e le annessioni e concessioni, che Russia, Germania, Francia, Inghilterra e Giappone vi avevano ottenuto, indussero il Governo italiano a sbilanciarsi per ottenere a sua volta una qualche concessione in Cina.

Dal giugno 1898 era diventato Ministro degli Esteri l'ammiraglio Canevaro. Il rappresentante diplomatico italiano a Pechino, ministro De Martino, e il C.V. Incoronato comandante dell'incrociatore *Marco Polo*, che assicurava dal marzo la presenza navale italiana nelle acque cinesi, lo convinsero che era venuto il momento favorevole per attuare l'aspirazione italiana ad una concessione in Cina e gli indicarono anche il luogo più adatto: la Baia di San Mun, nella provincia di Ce Kiang (25).

Il Canevaro si convinse di avere dalla sua il consenso britannico e l'indifferenza degli altri Paesi, e fece presentare dal De Martino al Governo cinese, il 4 marzo 1899, la richiesta italiana di ottenere in concessione la Baia di San Mun e il riconoscimento di interessi esclusivi nella provincia di Ce Kiang. Al secco rifiuto cinese, si pensò di agire con la forza, benché in quelle acque si trovassero allora soltanto gli incrociatori *Marco Polo* ed *Elba*. Le richieste italiane dovevano essere ripresentate sotto forma di ultimatum. Il Canevaro avviò l'azione diplomatico-militare con il telegramma n. 563, partito da Roma alle 12,30 dell'8 marzo 1899, con cui autorizzava il De Martino a presentare l'ultimatum, dando 4 giorni al Governo di Pechino per accettare in linea di principio le richieste. Ma subito dopo il Ministro

---

(24) Si può ricordare, oltre alle stazioni navali, alle esplorazioni idrografiche ed alla lotta contro la tratta degli schiavi, che forze navali italiane operarono, in stretta collaborazione con quelle britanniche, contro il Mahdi e contro il sultano di Obbia (1902-1903). Fu istituita, successivamente, una squadriglia di sambuchi armati, che per l'agilità ed il modesto pescaggio delle imbarcazioni poté rendere ottimi servigi nel servizio di sorveglianza e di pattugliamento.

(25) Leva, *cit.*, II, pp. 361-362; G. Borsa, *Italia e Cina nel sec. XIX*, Pavia 1961, pp. 80-82.

degli Esteri parlò con l'ambasciatore britannico a Roma P. Currie, che reagì molto negativamente, lasciandolo deluso e preoccupato. Fu quindi trasmesso al De Martino, senza fare attenzione alla sequenza di protocolli, — alle ore 16,20 di quello stesso giorno — un nuovo dispaccio urgente — n. 569 — con il quale si ordinava di sospendere l'ultimatum fino a nuove istruzioni. Disgraziatamente i due messaggi giunsero a Pechino in ordine inverso a quello di partenza, perché il secondo era stato spedito con la qualifica "urgente", e il De Martino, senza fare attenzione alla sequenza dei protocolli prontamente presentò l'ultimatum il 10 marzo (26).

L'equivoco, causato dalla frettolosità dei nostri rappresentanti, fu disastroso; Canevaro, premuto dagli ambasciatori inglese e tedesco, ordinò al De Martino di ritirare l'ultimatum e di rientrare in Italia "a rendere conto della sua condotta". Il De Martino era in buona fede, ma la brutta figura e le campagne della stampa contro il Governo, presieduto dal generale Pelloux, indussero questi alle dimissioni per costituire un nuovo Gabinetto, nel quale il Canevaro veniva sostituito agli Esteri dal Visconti Venosta. La trattativa per San Mun fu precipitosamente abbandonata, mentre a Pechino il ministro Salvago Raggi prendeva il posto del De Martino in una sgradevole e difficile situazione. A maggio arrivava poi nelle acque cinesi, sull'incrociatore *Stromboli*, il contramm. Grenet, nominato comandante della neocosituita Divisione Navale dell'Estremo Oriente, che comprendeva anche il *Marco Polo* e l'*Elba*. Egli era munito di istruzioni precedenti alla conclusione della vicenda di San Mun, ma tuttavia prudenti, che indicavano che il Governo italiano non aveva intenzione di *"avviarsi ad una politica di avventure coloniali o di conquiste territoriali"*. Il contramm. Grenet, adattandosi alla nuova situazione, utilizzò i 3 incrociatori della Divisione — come pure le altre unità che vennero in seguito ad aggiungersi od a sostituirsi ad essi — per mantenere la presenza italiana nelle acque dell'Estremo Oriente rimanendo ad evitare incidenti e tensioni con le forze cinesi.

* * *

La rivolta dei Boxer e i successivi avvenimenti costituirono l'occasione per l'acquisizione all'Italia della concessione di Tien Tsin.

Nel febbraio 1900, il contramm. Grenet era stato richiamato in Italia e la Divisione Navale dell'Estremo Oriente era stata sciolta, ma il precipitare della situazione in Cina diede luogo dopo poco alla ricostituzione della Divisione, che prese il nome di Forza Navale Oceanica e fu posta al comando del contramm. Candiani. Intanto, in Cina, le unità navali europee si erano concentrate — in relazione all'ag-

(26) Borsa, *cit.*, pp. 624-638; ID., *La crisi italo-cinese del marzo 1899 nelle carte inedite del ministro Canevaro*, in "Il politico", 1964, n. 4 (dicembre), pp. 622-623, nota 17, Vedi, per la documentazione, anche A.M.E.R., *Carte Canevaro*, busta 31.

Quanto ai due telegrammi, il primo — n. 563, spedito alle 12,30 dell'8 marzo — recitava: "Ricevuto suoi tele et tele Incoronato. Autorizzo presentare ultimatum chiedendo che entro quattro giorni Governo cinese accetti in principio la nostra domanda e si dichiari pronto amichevole negoziato per stabilire particolare" (D.D.I. — *Documenti Diplomatici italiani* — serie III, vol. III, doc. 181). Il secondo — n. 569, trasmesso urgente alle ore 16,20 — diceva: "Mio precedente telegramma esprime nostre intenzioni rispetto atteggiamento Governo cinese. Perciò la prego sospendere consegna ultimatum fino nuova mia istruzione. Accusi ricevuta presente telegramma", D.D.I., serie III, vol. III, doc. 184.

gravamento delle condizioni di sicurezza delle Legazioni e degli stranieri — nel porto di Taku, il più vicino a Pechino, dove fu fatto sbarcare un distaccamento composto da marinai delle navi presenti — tra cui l'incrociatore italiano *Elba* — e avviato d'urgenza a difendere il quartiere delle Legazioni nella capitale cinese, dove la colonna arrivò il 31 maggio. Il giorno successivo giunse a Taku anche l'incrociatore *Calabria* e fu fatto subito partire un distaccamento italo-francese, che però dovette fermarsi a Pechino. Intanto la situazione si aggravava e per corrispondere alle richieste di aiuto che giungevano dagli europei assediati, fu messa insieme a Taku una forza internazionale di 2.000 uomini, tratti dagli equipaggi delle navi, che, al comando del viceammiraglio inglese Seymour, il 9 giugno partì per Tien Tsin, proseguendo poi verso Pechino senza riuscire però a raggiungerla. Ma il Governo cinese era sempre più influenzato dagli elementi xenofobi ed anche le truppe imperiali si muovevano. Di fronte ad operazioni ostili delle forze regolari cinesi, la flotta internazionale, il 17 giugno, bombardò e occupò i forti di Taku e il 21 giugno il Governo cinese dichiarò guerra alle Potenze.

Seguì — come noto — la famosa marcia su Pechino del Corpo di Spedizione Internazionale, formato in buona parte da marinai, che agli ordini del comandante britannico Craddock raggiunse la capitale e vi fece irruzione la mattina del 14 agosto.

Dall'Italia, intanto, erano state fatte partire isolatamente, data l'urgenza, mano a mano che venivano approntate, le Unità della Forza Oceanica. Giunse per primo a Taku, a metà agosto, l'incrociatore *Fieramosca*, con a bordo l'ammiraglio Candiani, poi il *Vettor Pisani*, lo *Stromboli* che scortava i piroscafi *Giava, Singapore* e *Minghetti* — i quali trasportavano circa 2.000 uomini tra bersaglieri e fanti — e per ultimo l'incrociatore *Vesuvio*, attardato a Singapore da una avaria al motore.

Non hanno interesse diretto le successive vicende cinesi che videro le Forze Armate Internazionali, al comando del maresciallo tedesco von Waldersee, operare contro le forze regolari cinesi e i boxer e che si conclusero con il trattato di Pechino del 7 settembre 1901. Il trattato riconosceva all'Italia una piccola concessione a Tien Tsin di 46 kmq con 17.000 abitanti e un fronte di 900 m sulla riva sinistra del Fiume Pei-Ho.

Nella vicenda, la Marina aveva perduto in combattimento 19 uomini: 13 dell'*Elba* nella difesa delle legazioni e delle missioni a Pechino, 6 del *Calabria* a Tien Tsin e con la colonna Seymour. La concessione fino al 1912 fu abbastanza trascurata: vi si costruì solo una casermetta per il maresciallo e gli 8 carabinieri che vi rappresentavano l'Italia (27).

* * *

L'impiego diretto più importante che ebbe la Marina nell'attuazione della politica coloniale italiana è da collegarsi alla guerra italo-turca che condusse alla conquista della Libia. Nel cinquantenario dell'Unità — cogliendo un momento favorevole

(27) Per tutta la vicenda, vedi M. Valli, *Gli avvenimenti in Cina del 1900 e l'azione della R. Marina*, Milano 1905; Ufficio Storico della Marina Militare, *L'opera della Marina italiana in Cina*, Firenze 1935; Leva *cit.*, vol. II.

della congiuntura internazionale, che aveva sfiorato un conflitto europeo nell'estate del 1911 — le aspirazioni italiane all'occupazione di un consistente tratto della costa africana del Mediterraneo trovarono un momento favorevole.

Dei tre compiti fondamentali affidati alla flotta nelle campagne d'oltremare, quello strategico appariva sulla carta, alla fine dell'estate 1911, come il più agevole, tanta era la disparità dei mezzi tra la Marina italiana e quella ottomana (28); quello logistico era evidentemente più complesso, data l'imponenza dei trasporti preventivati per far affluire sul teatro delle operazioni, con la maggior rapidità possibile, forze sufficienti e ben fornite di armi e materiali (29); il compito tattico, infine, per le necessità d'urgenza imposte dalla situazione diplomatica e dalle circostanze politiche, risultava senza dubbio, specialmente nei primi giorni dell'impresa, come il più gravoso. Fu infatti sulla flotta, mobilitata all'ultimo momento, che ricadde tutto il peso del primo attacco alla sponda africana; così pure soltanto la flotta si trovò a dover affrontare una pericolosa molteplicità dei teatri di operazioni, in conseguente parziale indipendenza dall'azione bellica delle forze di terra: in tale molteplicità delle zone operative, inoltre, data la disparità dei mezzi, ogni sia pur minimo scacco che le navi ottomane fossero riuscite, per abilità o per fortuna, ad infliggere a nostri reparti navali o anche a singole unità avrebbero avuto un'enorme risonanza in campo internazionale.

All'apertura delle ostilità (ore 14 del 29 settembre) l'Armata Navale italiana, con la denominazione di "Forze Navali Riunite", sotto il comando del viceamm. A. Aubry, risultava così distribuita:

- I Squadra, al comando del Comandante in Capo: 4 corazzate, *Vittorio Emanuele, Regina Elena, Roma, Napoli;* 3 incrociatori, *Pisa, Amalfi, San Marco*; 2 esploratori, *Agordat* e *Partenope*;
- II Squadra, al comando del contramm. L. Faravelli: 3 corazzate, *Benedetto Brin, Saint Bon, Emanuele Filiberto*; 4 incrociatori: *Garibaldi, Varese, Ferruccio, Marco Polo*; 2 esploratori: *Coatit* e *Minerva*;
- Divisione Navi-Scuola, al comando del contramm. R. Borea Ricci: 4 corazzate: *Re Umberto, Sicilia, Sardegna, Carlo Alberto*;
- Ispettorato Siluranti, al comando del contramm. Duca degli Abruzzi: incrociatore *Vettor Pisani*, con il *Lombardia* come nave appoggio sommergibili.

Il naviglio silurante fu ripartito all'inizio tra il Comando in Capo e l'Ispettorato Siluranti, ma tale ripartizione subì in seguito frequenti variazioni, in relazione alle particolari esigenze operative dei gruppi delle navi maggiori.

Il giorno 28, alla vigilia dell'apertura delle ostilità, quella parte della flotta ottomana che era stata concentrata a Beirut (4 corazzate e 7 caccia, con un trasporto militare) salpò dal porto libanese, ingenerando il timore che dirigesse verso le coste

---

(28) Durante il conflitto furono armate 143 unità navali italiane (34 corazzate e incrociatori, 62 siluranti, 47 navi ausiliarie e minori), sia pure di vario valore bellico; i turchi disponevano di 39 unità (4 corazzate, 2 piccoli incrociatori, 12 torpediniere, 12 altre siluranti, 9 cannoniere), oltre alle navi antiquate.

(29) La Marina requisì 114 navi mercantili per 170.000 tsl (29 per i trasporti della Marina, 55 per il trasferimento del Corpo di Spedizione, 28 per i relativi materiali e 2 come navi-ospedale).

della Cirenaica, e costringendo pertanto le forze navali riunite, in corso di mobilitazione, a disperdersi affrettatamente per intercettare l'eventuale movimento del nemico: ma le navi turche, invece, raggiunsero sollecitamente Costantinopoli. Fu questo un motivo di confusione, che contribuì a rendere più difficile il compito delle navi spedite in gran fretta verso Tripoli, urgendo al Governo creare in quel punto il "fatto compiuto" di un'occupazione fulminea e possibilmente poco costosa.

L'amm. Faravelli giunse la mattina del 1° ottobre al largo del porto di Tripoli, al comando di 8 navi da battaglia e di un buon numero di siluranti. Nel porto si trovava soltanto una vecchia cannoniera turca, la *Seyad Derià*; i connazionali della città erano stati già raccolti ed avviati ad Augusta, insieme ai residenti stranieri che avevano chiesto di essere evacuati; si riteneva che la Piazza non sarebbe stata in grado di resistere a lungo ad un attacco dal mare; comunque, stava di fatto che un contingente notevole di truppe terrestri appariva indispensabile per poter effettuare lo sbarco, anche dopo la neutralizzazione dei forti; Roma intanto sollecitava all'azione immediata, per considerazioni di ordine politico.

Il mattino del 2 ottobre venne intimata la resa e il giorno seguente, alle 15,30, veniva aperto il fuoco da circa 7.000 metri di distanza. Il bombardamento durò fino a dopo il tramonto, ora in cui l'Ammiraglio, osservati gli effetti del tiro, poté ritenere che le principali opere fortificate fossero state rese ormai inoffensive. La mattina del 4 ottobre, la Divisione "Revel" riprese a colpire il Forte Hamidiè e il *Re Umberto* riaperse il fuoco sul Forte Sultania: ma dopo mezz'ora, non riscontrandosi alcuna reazione nemica ed apparendo le opere completamente smantellate, l'amm. Faravelli ordinò di cessare il fuoco.

Egli doveva, a questo punto, prendere da solo una decisione sul da farsi: il Governo gli aveva bensì ordinato di affrettare il bombardamento di Tripoli, quale urgente necessità di un'azione di forza richiesta da ragioni di politica generale, ma nessuna direttiva era stata impartita sulla maniera di affrontare la situazione che il bombardamento avrebbe determinato. Fu atto di coraggiosa iniziativa la decisione di effettuare lo sbarco con forze decisamente insufficienti, mentre il Ministero trasmetteva consigli di prudenza, poiché le truppe sarebbero state pronte a partire dall'Italia solamente il giorno 10.

Erano disponibili per lo sbarco poco più di 1.700 uomini tratti da tutte le navi, bastanti a mantenere l'ordine in città, qualora ne fossero uscite le truppe regolari turche, ma non certo per un attacco a viva forza contro i reparti nemici in difesa. Così fu stabilito che venissero occupate all'alba del 5 le rovine dei forti, impegnando la metà del contingente disponibile; poi, essendo riuscita tale operazione senza colpo ferire, nel pomeriggio l'altra metà iniziava l'occupazione dell'abitato, che si svolse anch'essa senza incidenti; alle 17, tutti i 1.732 uoimini del Corpo di sbarco, divisi in due reggimenti e posti agli ordini del C.V.U. Cagni, erano a terra e a sua volta l'Ammiraglio poteva dar notizia al Ministero del buon esito dell'impresa.

Ma occorreva ora provvedere alla difesa della città contro le truppe ottomane, che si erano ritirate nell'oasi e nella regione circostante, dove stavano sollevando ed armavano le tribù arabe per la guerra santa contro gli infedeli invasori. Il 6 ottobre cominciò per gli uomini della Marina, che presidiavano la città occupata, una set-

timana di vigile attesa. Solo nella notte tra il 9 e il 10 ottobre si manifestò un primo sintomo di reazione nemica ai pozzi di Bu-Mliana, che assicuravano il rifornimento idrico alla città: l'attacco, condotto da pattuglie arabo-turche, venne respinto dai marinai di guardia, appoggiati dai tiri del *Sardegna* e del *Carlo Alberto*: il Cagni stesso diresse l'azione.

La mattina dell'11 comparvero all'orizzonte i trasporti *Verona* e *America* con i primi contingenti delle forze terrestri, che precedevano di un giorno il grosso della Spedizione. Alle ore 9 del 12 tutto il convoglio gettava le àncore in rada ed aveva termine la settimana di passione della Marina. Con le truppe era il gen. Caneva, nominato Comandante in Capo delle Forze di Occupazione e Governatore Generale, al quale l'amm. Faravelli trasmise i poteri.

L'occupazione di Tripoli e la difesa della città sino all'arrivo dell'Esercito è episodio fin troppo noto, che vale la pena di ricordare soltanto per essere stata la più importante operazione tattica della Marina sulla sponda africana. Ma nello stesso tempo e successivamente, altre occupazioni ed altri fatti d'arme avvenivano, nei quali la Marina ebbe parte preponderante, da Marsa Tobruk (4 ottobre) a Derna (17 ottobre), a Bengasi (19-20 ottobre), a Homs (21 ottobre), o comunque si distinse per una valorosa partecipazione, come a Sciara Sciat (23-26 ottobre) e altrove.

A novembre, la promulgazione del decreto di sovranità sulla Tripolitania e sulla Cirenaica chiariva l'incerta situazione politica e apriva alla Marina, ormai libera da pesanti impegni sulle coste libiche, un nuovo campo d'azione nel Mediterraneo orientale, per l'ulteriore prosecuzione delle operazioni belliche contro la Turchia (30).

La presenza della flotta nel Mediterraneo orientale avrebbe dato copertura piena contro eventuali velleità turche di ritentare dal mare un approccio alle coste della Tripolitania e della Cirenaica; avrebbe inoltre consentito di portare la guerra in territorio nemico per un'azione risolutiva. Ma molti progetti aggressivi dovettero essere accantonati per le reazioni politiche di Potenze europee, specie dell'Austria-Ungheria, alleata dell'Italia nella Triplice, dove il Capo di S.M. Generale, Conrad von Hötzendorff avrebbe voluto cogliere l'occasione dell'impegno dell'Italia nel Mediterraneo per assalirla alle spalle, sulla frontiera veneta, con una guerra preventiva (31).

Peraltro, la pressione della Marina italiana nel bacino orientale del Mediterraneo andò accentuandosi sempre più durante il 1912. Il 24 febbraio l'ammiraglio Revel, con il *Garibaldi*, il *Ferruccio* e l'incrociatore ausiliario *Duca di Genova*, affondò nel porto di Beirut due navi da guerra turche, la cannoniera *Aunillah* e

---

(30) Va ricordato che il Ministro della Marina, ammiraglio Leonardi Cattolica, aveva telegrafato all'ammiraglio Aubry, Comandante delle Forze Navali Riunite, fin dal 23 ottobre 1911, in questi termini molto espliciti: "Intendimento Governo flotta preparisi per azione risolutiva in Egeo, la quale potrebbe esplicarsi bloccando Smirne e occupando Mitilene. È perciò necessario ritorno V.E. per opportune intese.... Prima e seconda Squadra, cacciatorpediniere e torpediniere destinate operare in Levante concentrisi Taranto per riparazioni e riposo". Gabriele e Friz, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915* cit., pp. 182-183.

(31) C. Manfroni, *Guerra italo turca*, Roma 1926, II, p. 8; M. Gabriele, *Le convenzioni navali della Triplice*, Roma 1969, pp. 321-322.

la torpediniera *Angora* (32). Alla fine di marzo era pronto un piano di investimento navale dell'alto e del basso Egeo, che si concretizzò in aprile con il bombardamento dei forti turchi all'ingresso dei Dardanelli — ciò diede luogo alla chiusura degli Stretti da parte della Turchia — e, in maggio, con la conquista di Rodi e delle Sporadi meridionali.

Questa operazione poté essere realizzata attraverso una serie di sbarchi, per i quali furono determinanti il concorso e l'azione della flotta. Ma il possesso italiano del Dodecaneso suscitò timore e sospetto nell'ambiente internazionale, specie nelle grandi Potenze marittime occidendali, Francia ed Inghilterra, che non vedevano crescere con favore il potere navale italiano nel Mediterraneo. Il 20 giugno, l'Ammiragliato faceva notare al Foreign Office che la politica navale inglese nel Mediterraneo era fondata sul presupposto che il bacino orientale potesse essere controllato dalle forze britanniche di Malta: *"fattore fondamentale di tale condizione è stato naturalmente che nessuna forte potenza navale occupi permanentemente alcun territorio o porto ad est di Malta... La posizione geografica di quelle isole abilita la potenza sovrana, se in possesso di una Marina, ad esercitare il controllo sul commercio del Levante e del Mar Nero e a minacciare la nostra posizione in Egitto in una misura mai verificatasi in precedenza"* (33).

Mentre quindi si profilavano complicazioni internazionali, la flotta turca restava al riparo nei sicuri ancoraggi dei Dardanelli, rendendo vana l'attesa della Squadra italiana in Egeo. Nacque così l'idea di forzare lo Stretto, nella speranza di giungere a tiro delle navi nemiche. Nella notte tra il 18 e il 19 luglio una flottiglia italiana di 5 siluranti (*Spica, Perseo, Astore, Climene, Centauro*), agli ordini del C.V. Millo, forzò i Dardanelli, navigando ad alta velocità fino al punto più stretto del passaggio marittimo e rientrando indenne — una volta constatata l'impossibilità di raggiungere le navi avversarie — sempre navigando alla massima velocità sotto il fuoco dei forti turchi.

Questa azione, benché non avesse provocato la perdita di unità nemiche, ebbe un forte impatto sull'opinione pubblica e probabilmente anche sulla crisi politica interna della Turchia (34), che sboccò nella costituzione di un Governo favorevole alla pace, i cui preliminari furono firmati a Losanna il 15 ottobre 1912.

* * *

La guerra italo-turca era stata condotta a termine con la partecipazione preminente della flotta, il cui intervento era stato determinante in quasi ogni fase delle

(32) L'operazione fu condotta con precisione quasi chirurgica, con azione a fuoco prima a 5.000-6.000 metri, poi a 1.000 metri dall'imboccatura dal porto; cfr G. Po, *Il Grande Ammiraglio Thaon di Revel*, Torino 1936, pp. 35-39; E. Ferrante, *Il Grande Ammiraglio Thaon di Revel*, Roma 1989, pp. 44-46.

(33) Memoriale del 20 giugno 1912 dell'Ammiragliato al Foreign Office, D.D.B. *(British Documents on the Origins of the War 1898 - 1912)*, IX, doc. 430, allegato. Il memoriale tradotto si trova in Gabriele e Friz, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, cit., pp. 191-192, nota (27). Alle preoccupazioni britanniche si affiancavano quelle dell'altra grande potenza marittima del Mediterraneo, la Francia, già in posizione critica dall'inizio dell'anno dopo gli incidenti del *Carthage* e del *Manouba*.

(34) Cfr. G. Giolitti, *Memorie della mia vita*, Milano 1922, II, pp. 399-406.

operazioni (35).

Le azioni di sbarco, di scorta ai convogli e di appoggio alle truppe terrestri con bombardamento dal mare, avevano rappresentato il contributo concreto della Marina alla conquista del territorio libico. Quando non avevano sparato, i cannoni delle navi erano serviti a tenere a bada, con il loro minaccioso apparire dal mare, le formazioni arabo-turche. Il blocco posto alle coste della Tripolitania e della Cirenaica aveva impedito in notevole misura il contrabbando di armi, di munizioni e di uomini a favore dell'avversario: in dodici mesi di guerra erano state visitate o catturate ben 800 navi (36).

Gli sbarchi a Tripoli, Derna, Bengasi e nelle isole dell'Egeo e infine gli audaci *raid* nei Dardanelli, come pure tutte le operazioni di ricognizione, non erano costati alla Marina che la perdita fortuita di una sola nave da guerra, il cacciatorpediniere *Freccia*, affondato da una tempesta nel porto di Tripoli. Una flotta che per scarsezza di combustibile e di munizioni aveva dovuto sempre prepararsi con il minimo di allenamento, aveva eseguito con tale esattezza gli ordini ricevuti che si sarebbe detta uscita — come quelle delle grandi Potenze industriali — da lunghi e costosi periodi di esercizio. Il rifornimento di combustibile, di munizioni e materiali, di viveri, nell'ordine di centinaia di migliaia di tonnellate, era stato continuo e autonomo; durante le lunghe crociere, nemmeno un'unità aveva avuto bisogno di chiedere carbone ad un porto neutrale o esplosivi a ditte straniere.

La guerra aveva dimostrato che l'Italia poteva contare su due fattori essenziali della politica navale di una nazione: il fattore-organizzazione e il fattore-umano. Le eterne logoranti operazioni, su navi in maggior parte antiquate, in difficili condizioni di navigazione, avevano rappresentato una soddisfacente prova di resistenza e di perizia nautica e militare degli Stati Maggiori e degli equipaggi. Chiusi per giorni e giorni nelle siluranti, la cui scarsa abitabilità rendeva estremamente difficile la vita a bordo, ufficiali e marinai avevano portato a termine le missioni ordinate loro, sempre nel migliore dei modi. Tutte le operazioni, dal blocco alle scorte ed alle incursioni, erano state compiute con navi che per lo più erano state definite dagli esperti stranieri come totalmente prive di valore bellico, tanto che gran parte delle unità adoperate durante la campagna contro i turchi erano destinate a scomparire poco dopo dai ruoli dell'Armata.

* * *

Intanto, con l'acquisto della Libia, la politica coloniale italiana sboccava in un cambiamento sostanziale della geografia politica e strategica del Mediterraneo. Se la nuova Colonia soddisfaceva le ambizioni dell'imperialismo italiano, che otteneva di fronte alle coste meridionali del Paese una grande area coloniale che compensava la delusione di Tunisi di 30 anni prima, per la Marina si apriva un nuovo teatro

---

(35) Ufficio Storico del Ministero della Marina, *L'azione della Marina nella guerra italo-turca,* Roma 1912; Manfroni, *cit.*

(36) I. Zingarelli, *La Marina Italiana,* Milano 1913, p. 97.

d'impegno, i cui effetti dipendevano da molte incognite. Una grande Colonia vicina avrebbe comportato un aumento considerevole degli impegni navali a regime, con imprevedibili conseguenze in tempo di guerra. Poteva darsi, infatti, che il controllo delle basi africane di nuova acquisizione — insieme a quello di Rodi e delle Sporadi meridionali — costituisse elemento di forza in un eventuale confronto che la Marina avesse dovuto sostenere nel Mediterraneo. Ma poteva anche darsi che la moltiplicazione degli impegni si traducesse in un grave indebolimento del potere navale italiano, vincolato per l'alimentazione e la difesa della Colonia ad una serie di condizionamenti operativi molto pesanti da sostenere in caso di scontro con altre potenze navali. Le lezioni delle due grandi guerre mondiali del XX secolo stanno a dimostrare — al di là delle specifiche fattispecie e dei singoli eventi — la sostanziale esattezza di una tale considerazione.

* * *

L'ultima guerra coloniale italiana non vide una partecipazione operativa diretta della Marina perché l'Etiopia non aveva coste e il conflitto, a livello di impegno a fuoco, fu soltanto terrestre. Tuttavia la Marina Militare ebbe compiti notevoli da affrontare, sia in relazione alla guerra per il trasporto e l'alimentazione del Corpo di Spedizione italiano, sia per assicurare una presenza navale di presidio nel Mar Rosso. Ma il ruolo forse più importante essa ebbe a giocarlo nel Mediterraneo come *"fleet in being"*, a sostegno di quella politica nazionale che aveva voluto l'impresa coloniale.

Dopo il trattato di amicizia italo-etiopico del 1928, le differenti interpretazioni che le due parti davano alle clausole del trattato e le ambizioni di Mussolini indussero il Governo di Roma, tra la fine del 1932 e l'inizio del 1933, a prendere in considerazione l'eventualità di un'azione offensiva in Abissinia. In relazione a questo atteggiamento, erano state assunte fin dall'aprile 1935 le prime misure per la difesa dei porti di Massaua e di Assab, e quando nel settembre il Ministero delle Colonie ne scrisse al Ministero della Marina, questo poté rispondere che *"importanti decisioni e provvedimenti erano già stati adottati"*.

Nel maggio 1934 lo S.M. della Marina, in collaborazione con quello dell'Esercito, avviò gli studi per l'invio di un Corpo di Spedizione in Africa Orientale, ben prima di quell'incidente dei pozzi di Ual-Ual, del 5 dicembre dello stesso anno, che viene considerato come il punto di partenza del conflitto.

Per trasportare in Africa gli uomini e il materiale necessario a sostenere l'attacco vi era il problema, anzitutto, di reperire il naviglio adatto, obiettivo che fu realizzato attraverso il noleggio di unità mercantili, che erano in condizioni di trasportare, nel luglio 1935, quei 20.000 uomini al mese con i relativi equipaggiamenti, che costituivano l'esigenza indicata dal Ministero della Guerra. A metà luglio l'esigenza salì a 60.000 uomini da trasportare mensilmente, a cominciare dalla terza decade di settembre, e in pochissimi giorni la Società di navigazione Italia, agendo per conto dello Stato, acquistò sui mercati del Nord Europa 12 piroscafi per passeggeri per 140.644 tsl. Per il solo trasporto delle truppe furono impiegati anche, dal settembre al dicembre, 4 transatlantici. La flotta mercantile messa insieme in

tal modo fu in grado di trasportare in Eritrea e in Somalia, con qualche rapido adattamento, quasi 600.000 uomini, 41.000 quadrupedi, 535 t di materiale e più di 10.000 automezzi.

Ma il problema logistico non era limitato ai mezzi di trasporto. Fu necessario organizzare, per le operazioni di imbarco e di rifornimento dei piroscafi in partenza, la base principale a Napoli ed altre basi a Messina, Genova, Livorno e Cagliari. In Eritrea e in Somalia le difficoltà erano maggiori e, per accogliere il traffico necessario a sostenere la guerra, si dovettero attrezzare e potenziare attracchi e depositi nei porti di Massaua, di Assab e di Mogadiscio, oltre che in altri approdi della costa somala. Inoltre, tutto il litorale controllato dagli italiani fu collegato con impianti radiotelegrafici e semaforici, e i punti più importanti furono attrezzati per la difesa costiera e contraerea con batterie, treni armati e pontoni.

Anche le unità navali militari presenti nel Mar Rosso aumentarono gradualmente, tra il settembre 1934 e il momento dell'apertura delle ostilità, quando la Divisione Navale dell'Africa Orientale era costituita da 3 incrociatori, 4 cacciatorpediniere, 1 torpediniera e 4 sommergibili, cui si aggiungevano le forze della Base Navale di Massaua, che comprendevano altre 2 torpediniere, 2 cannoniere, 2 posamine e 5 MAS. Per il servizio sanitario di Massaua e il trasporto dei feriti in Italia furono poi approntate 8 navi ospedale, per complessive 73.672 tsl, con una capacità complessiva di 5.140 letti (37).

Ma la conquista dell'Etiopia ebbe bisogno, in termini politici e militari, di una copertura navale nel Mediterraneo, che impegnò la Marina italiana in un confronto non facile — anche se non fu mai sparato un solo colpo — con la Marina britannica.

La tensione determinata dal precipitare degli avvenimenti verso l'aggressione italiana fece sì che il 7 agosto 1935 — due mesi prima dell'inizio delle ostilità — il Comandante della Flotta britannica del Mediterraneo venisse informato che la decisione di applicare le sanzioni all'Italia avrebbe potuto spingere quest'ultima *"ad intraprendere qualche azione azzardata tale da condurre alla guerra"*. Il rapporto segreto dell'Ammiragliato che così si esprimeva, dava conto della strategia britannica: la *Mediterranean Fleet* doveva per la fine di agosto concentrarsi nelle sue basi del bacino orientale, mentre la *Home Fleet* sarebbe stata pronta ad entrare nel Mediterraneo per sostenerla. Il Ministero degli Esteri conveniva sul fatto che un'azione aerea italiana su Malta avrebbe provocato la guerra e in tal caso — a parte le ritorsioni immediate consistenti in attacchi aerei su Taranto e su porti della Sicilia orientale — *"secondo la politica dell'Ammiragliato, il miglior metodo per far arrendere l'Italia era distruggere la sua flotta, che era improbabile l'Italia arrischiasse, a meno che non venissero esercitate pressioni economiche. La flotta britannica doveva essere pronta ad avvantaggiarsi di qualsiasi sortita italiana provocata da tale pressione" (38).*

---

(37) E. Chiavarelli, *L'opera della Marina italiana nella guerra italo-etiopica*, Milano 1969, pp. 14-52. vedi anche, nella serie *"Italia in Africa"*, il vol. II, G. Fioravanzo — G. Viti, *L'opera della Marina 1868-1943*, Roma 1959, *passim*.

(38) "Resoconto degli avvenimenti nel Mediterraneo tra agosto 1935 e luglio 1936 — Segreto" (senza data, probabilmente della fine agosto 1936), M. Gabriele, *Mediterraneo 1935-36. La situazione militare marittima nella visione britannica*", in "Rivista Marittima", maggio 1986, p. 2.

Alla catena delle proprie basi nel Mediterraneo (Gibilterra, Malta, Alessandria, Haifa), gli inglesi contavano di aggiungere la disponibilità di quella greca di Navarino. E il piano del 5 settembre del Comandante della *Mediterranean Fleet* prevedeva che, salpando appunto da Navarino o, in alternativa, da una base del bacino orientale, una grossa forza — composta da 3 navi da battaglia, 3 incrociatori pesanti, 4 incrociatori leggeri, 2 portaerei, 3 flottiglie di caccia e 2 navi cisterna — avrebbe operato per 48 ore nelle acque italiane, ripiegando poi su Alessandria. Gli incrociatori pesanti avrebbero bombardato la ferrovia presso Taormina e, possibilmente, le navi nel porto di Augusta, sulla quale e su Catania dovevano agire anche gli apparecchi delle portaerei. Le forze pesanti avrebbero agito in copertura, pronte ad intervenire contro forze navali italiane che fossero uscite in mare.

A Gibilterra, intanto, avrebbero dovuto dislocarsi gli incrociatori da battaglia della *Home Fleet*, accompagnati da scorta adeguata e da una portaerei *"per provocare preoccupazione in Italia e nei suoi porti settentrionali e occidentali"*. Dal lato opposto, i limiti della dislocazione nelle Indie orientali venivano avanzati fino all'imboccatura meridionale del Canale di Suez.

Non si poteva nascondere che dal complesso di tali provvedimenti derivavano prospettive oggettivamente difficili per la Marina italiana (39).

La concentrazione del potere navale britannico nel Mediterraneo — sia che fosse intesa a difendere il credito della Società delle Nazioni, sia che mirasse a sostenere interessi britannici, sia che costituisse la risposta dell'invio di truppe italiane in Cirenaica — non ottenne, peraltro, lo scopo di intimidire e di far deflettere Mussolini dalle sue intenzioni riguardo all'Etiopia. Il 3 ottobre si aprirono le ostilità sui fronti dell'Africa orientale.

Mussolini — stando a quanto scrive E. Chiavarelli (40) — sarebbe stato informato dal SIM (Servizio Informazioni Militari) che la flotta britannica non era in

---

(39) Una tale situazione esaminata il 13 agosto 1935 dai responsabili militari italiani in una riunione presso questi, indusse Badoglio a scrivere a Mussolini nei termini seguenti: "La nostra flotta non ha navi da battaglia, ha veloci incrociatori, ma poco o niente protetti, buoni cacciatorpediniere buoni sottomarimi. Essa può quindi svolgere un'azione che chiamerei di guerriglia marittima, non altro. In qualsiasi incontro con "grossi" inglesi la sorte, nonostante il valore degli uomini, non può essere dubbia. Date queste condizioni di evidente inferiorità la flotta nostra potrà disturbare, ma non impedire tutte le offese che la flotta inglese cercherà di apportare alle nostre città e ai nostri stabilimenti industriali costieri". L'aviazione, poi, attraversava "un grandissimo stato di crisi". All'inizio di settembre, dopo aver nuovamente conferito con i capi navali, Badoglio ribadiva che le forze inglesi godevano di una "superiorità schiacciante" sulla Marina italiana: "Non è possibile nutrire alcuna speranza di avere risultati positivi in una lotta contro tali forze, dato che la nostra Marina non è che una avanguardia senza grosso. Né bisogna che ci illudiamo sulla possibilità di una guerra di insidia, possibile in stretto mare come l'Adriatico, non attuabile in un mare come il Mediterraneo.... Le navi da battaglia inglesi, scortate da una imponente massa di caccia, potrebbero scorazzare nel Mediterraneo infliggendo tutti i danni che vogliono alle nostre coste con scarse difese... In conclusione e per adoperare termini precisi quali la gravità della situazione richiede, la lotta condurrebbe noi ad una vera catastrofe. Abbiamo inoltre 200.000 uomini nell'A.O. e le forze navali nostre in quei mari sono tali da essere messe presto fuori azione dalle preponderanti forze che l'Inghilterra sta raccogliendo a sud del Canale". G. Rochat, *Militari e politici nella preparazione della campagna d'Etiopia*, Milano 1971, pp. 226-229.

(40) *Cit.*, p. 60, nota (24).

piena efficienza, e in particolare, che difettava di munizioni. In effetti anche Grandi, nella lettera del 15 agosto 1935 a Mussolini, che il De Felice ha rinvenuto nell'archivio Vitetti, comunicava che *"l'Ammiragliato sconsiglia nel modo più deciso il Gabinetto e il Foreign Office di portare la situazione al punto in cui potesse essere richiesto l'intervento della flotta britannica per operazioni di guerra contro l'Italia, e ciò perché lo stato di efficienza bellica delle unità navali britanniche nel Mediterraneo non è tale da garantire il successo di operazioni di guerra contro le unità della Marina italiana e l'Armata aerea dell'Italia" (41).* Si comprenderebbe quindi meglio — se si ammette che abbia ricevuto informazioni confortanti sul grado di preparazione e sul livello di efficienza delle forze britanniche e sul livello di efficienza delle forze britanniche — la decisione del Capo del Governo italiano di *tirare dritto*.

In realtà gli inglesi marcavano una netta superiorità sulle forze pesanti da battaglia e disponevano di portaerei, ma avevano preoccupazioni perché il loro naviglio era antiquato, mentre gli italiani disponevano di incrociatori moderni e veloci e di numerosi sommergibili che potevano rappresentare un pericolo. Vi era inoltre notevole timore nei confronti dell'Aviazione italiana, tanto che Malta era giudicata *indifendibile* (42). E resta un fatto — molto importante ai fini della valutazione del peso della Marina italiana nella vicenda politica — che mentre la flotta britannica, pur avendo un compito intimidatorio nel Mediterraneo, spostava il proprio baricentro nel bacino orientale, quella italiana, che dopo la Grande Guerra aveva spostato a sud il proprio centro strategico, ve lo manteneva, in posizione avanzata rispetto al potenziale nemico, appoggiandosi soprattutto sulla base di Taranto, integrata da Augusta, dagli approdi del Nord Africa italiano e, ad oriente, da Lero.

I momenti di maggior tensione si ebbero nei primi mesi del conflitto italo-etiopico. Alla fine del 1935, quando entrambe le parti disponevano di piani operativi, la tensione incominciò a decrescere. Intorno a quell'epoca — 1° gennaio 1936 — gli inglesi schieravano nel Mediterraneo 4 navi da battaglia, 2 incrociatori da battaglia, 2 portaerei, 7 incrociatori pesanti e 10 leggeri, 58 cacciatorpediniere e 17 sommergibili. Per contro, al 1° febbraio 1936, gli italiani disponevano di 2 navi da battaglia (le vecchie corazzate *Doria e Duilio*), 7 incorciatori pesanti e 10 leggeri, 22 esploratori, 31 cacciatorpediniere, 34 torpediniere e 55 sommergibili (43).

I piani studiati dalle due flotte rispondevano alle caratteristiche delle rispettive unità. Quelli britannici prevedevano una sorta di occupazione navale del bacino centrale del Mediterraneo per un periodo da 2 a 6 giorni, con lo scopo di tagliare le comunicazioni tra l'Italia e la Libia e di svolgere azioni offensive contro le coste italiane e libiche; il Canale di Suez sarebbe stato chiuso alle navi italiane. Un promemoria del Presidente del Consiglio degli Ammiragli londinese rilevava poi che *"la presenza di unità da guerra inglesi nei porti indifesi di Haifa ed Alessandria può*

---

(41) R. De Felice, *Mussolini il duce. Gli anni del consenso 1929-1936*, Torino 1974, p. 674, nota (1).

(42) Si trattava, probabilmente, della stessa sopravalutazione delle forze italiane, specie aeree, che avrebbe indotto il Comitato dei Capi di S.M. imperiale, allo scoppio della seconda guerra mondiale, a ritenere che "Nulla può essere fatto per difendere Malta". I. Cameron, *Red Duster, White Ensign — The Story of the Malta Convoys*, New York 1960, p. 15.

(43) Cfr Chiavarelli, *cit.*, pp. 74 e 83.

costituire un obiettivo interessante per le Forze Navali italiane che volessero eseguire una missione offensiva". E proprio su questi due porti i piani italiani prevedevano incursioni di incrociatori: contro le navi alla fonda ad Haifa avrebbero dovuto agire, navigando a 30 nodi, due incrociatori leggeri della classe "Condottieri" armati di cannoni da 152, con partenza da Lero. Contro Alessandria, invece, l'operazione sarebbe stata affidata a tre incrociatori pesanti tipo *Trento*, armati di cannoni da 203, anch'essi marciando alla velocità di 30 nodi e muovendo dalla base di Lero (44).

Contemporaneamente, gli inglesi strinsero accordi con i francesi per il controllo del traffico marittimo nel Mediterraneo in caso di guerra; l'intesa ricalcava quella del 1912, con la flotta britannica responsabile del bacino orientale e quella francese del settore occidentale (45). Tali accordi furono integrati con altri, che coinvolgevano la Grecia e, con maggiori cautele, Iugoslavia e Turchia.

A questo punto il panorama complessivo era tale da lasciare scarse speranze di successo alle armi italiane, ove il minacciato scontro da potenziale fosse divenuto reale (46). È facile immaginare che, se fosse scoppiata una guerra, malgrado l'atteggiamento non certo remissivo della Marina italiana, il conflitto nel Mediterraneo si sarebbe presentato pieno di pesantissime difficoltà per l'Italia, mentre all'impresa di Etiopia sarebbe stata tagliata la radice di alimentazione.

Ma l'evoluzione politica generale si muoveva verso un diverso sbocco. Lo *showdown* si esaurì nella tensione politico-navale degli ultimi mesi del 1935. Già nel gennaio 1936 le preoccupazioni britanniche per la zona egiziana al confine con la Cirenaica erano ridimensionate: l'8 aprile furono sospesi i lavori in corso a Sollum. Il 1° maggio l'Ammiragliato ridusse lo stato di allarme della Flotta del Mediterraneo, mentre il 5 successivo le truppe italiane entravano ad Addis Abeba. La guerra coloniale si era svolta per intero con la presenza massiccia della Marina britannica nel Mediterraneo, ma non era mai scoccata la scintilla che poteva innescare le ostilità con gli italiani, che pure avevano continuato con decisione per la loro strada. Il 19 giugno l'Ammiragliato incominciò a smobilitare. In luglio si ritornò alle condizioni di normalità navale; il 15 luglio, poi, sarebbero state tolte le sanzioni e il 27 avrebbero avuto fine gli accordi mediterranei contro l'Italia.

---

(44) Gabriele, *Mediterraneo 1935-36*, cit., pp. 30-34.

(45) Vedi, per i precedenti, M. Gabriele, *Le convenzioni navali della triplice*, Roma 1969, pp. 324-329; ID. e Friz, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, cit., pp. 203-244.

(46) E tuttavia va ricordato che l'assenso del Sottosegretario e Capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Cavagnari, alla guerra coloniale per la conquista dell'Etiopia era stato collegato ad un accordo con Parigi e con Londra. In un memorandum a Mussolini del 15 gennaio 1935 — che R. Mori definisce "acuto", rilevando che l'adesione della Marina "fu, forse, meno pronta di quanto si è recentemente affermato" (*Mussolini e la conquista dell'Etiopia*, Firenze 1978, p. 187) — l'ammiraglio Cavagnari affermava che bisognava agire in Abissinia in quel momento o mai più, ed agire in grande stile; ma contemporaneamente indicava la necessità di acquisire il consenso della Francia e della Gran Bretagna, avendo ben chiaro — tra l'altro — che la semplice chiusura del Canale di Suez avrebbe avuto "gravissime conseguenze ... relativamente al passaggio delle nostre forze militari", e poiché "tale passaggio è praticamente in mano degli inglesi, ne scaturisce un ulteriore motivo per la convenienza di una intesa preventiva con l'Inghilterra...". E poche righe sotto ribadiva, "per evitare di essere presi nell'ingranaggio ginevrino", la "necessità di avere consenzienti in modo esplicito Francia ed Inghilterra". De Felice, *cit.*, pp. 638-640, nota (2).

* * *

Non sembra difficile, da quanto si è detto fin qui, trarre qualche considerazione conclusiva. Naturalmente, in un tema come questo, giudizi di carattere morale apparirebbero del tutto fuori posto se non per gli aspetti strettamente collegati al ruolo istituzionale della Marina al servizio dello Stato. Non vi fu, infatti, in Italia, un politica coloniale della flotta.

L'impegno della Marina in questo campo fu quello di uno strumento della politica nazionale, senza straripamenti nel campo delle decisioni che spettavano al Governo. E l'opera svolta nel suo specifico ruolo dallo strumento militare marittimo italiano, durante la non lunga stagione coloniale del Paese, merita un giudizio positivo.

A seconda dei vari casi che si erano presentati, la Marina aveva svolto compiti diversi. Sinteticamente, si possono richiamare come segue:

- esplorazione di mari e di Paesi lontani per aprire nuove vie al commercio nazionale e individuare territori non ancora occupati e controllati da nazioni ben più forti e affermate dall'Italia nel *grande gioco* della politica coloniale;
- assicurare la presenza nazionale in aree remote del mondo, a protezione dei connazionali emigrati e degli interessi economici e politici del Paese, supportandone l'espansione e mantenendo viva l'attenzione al prodursi di situazioni, dalle quali potessero derivare le premesse per eventuali, successive azioni di natura coloniale;
- agire, alternando cautela ed audacia, su coste di altri continenti al fine di stabilirvi una influenza italiana, destinata a trasformarsi in seguito in insediamento;
- operare militarmente contro i litorali e le unità nemiche;
- presentare un ostacolo alla intimidazione avversaria, opponendo alla pressione della più forte Marina d'Europa un deterrente navale che avesse un minimo di credibilità e sostenendo efficacemente, con l'appoggio di una flotta in potenza, quel mantenimento della pace nel Mediterraneo che era determinante per il successo della politica nazionale, la quale, in quel momento — auspice Mussolini — consisteva in un'avventura coloniale oltre Suez non priva di rischi assai gravi.

A tutti questi compiti, che le si proposero tra l'Unità e il 1936, la Marina italiana rispose positivamente, malgrado le difficoltà, e salvo qualche sbavatura — come nel caso di San Mun — con apporti costruttivi e concreti. Certo, non si può dimenticare che la politica coloniale è, per definizione, una politica imperialistica, ma è noto che il Regno d'Italia si trovò a muovere i primi difficili passi nel periodo apogeale dell'imperialismo coloniale europeo ed era quasi nell'ordine delle cose che i dirigenti del nuovo Stato unitario sentissero — chi con maggiore, chi con minore intensità — il richiamo della sirena colonialista.

Tutte le imprese coloniali italiane — Eritrea, Somalia, Libia, Etiopia — furono il frutto di volontà di affermazione nate in situazioni diverse, fuori dai desideri della Marina, che non le promosse né le sostenne in proprio, limitandosi ad operare come strumento, per quanto possibile efficace. Del resto, né l'acquisizione della Libia, né quella dell'Africa Orientale giovavano alla soluzione dei due problemi che

la Marina considerava critici per la politica navale italiana: il controllo del Canale di Sicilia e quello del Canale d'Otranto. Anzi, con l'espansione africana, i compiti e gli impegni della flotta aumentavano e diventavano più difficili, come dimostrò l'andamento della 2ª guerra mondiale. L'Africa Orientale non era difendibile dal punto di vista marittimo senza il controllo del Canale di Suez, e questo era in altre mani. La Libia avrebbe implicato uno sfibrante, continuo, difficile impegno navale per mantenere le comunicazioni con la madrepatria ed alimentare il fronte; non per nulla intorno alla guerra dei convogli maturò la sconfitta italiana.

M. GABRIELE

MARIANO GABRIELE

DALLA MONARCHIA ALLA REPUBBLICA

1. Più grazia che volontà.

Il Regno d'Italia fu proclamato il 17 marzo 1861 e da quella data la marina militare italiana, costituita dal novembre 1860 dalle preesistenti marine, divenne "Regia Marina". L'esercito invece, riorganizzato nel febbraio 1861 su base nazionale, continuò a chiamarsi "regia armata sarda" fino alla nota del 4 maggio 1861 del ministro della Guerra Manfredo Fanti, che ne cambiava la denominazione in "Esercito Italiano"; con nota del 3 febbraio 1879 il ministro Mazé de la Roche ne modificò il nome in "Regio Esercito Italiano", sottolineandone esplicitamente il carattere monarchico. (1)

Il re Vittorio Emanuele II, senza bisogno di questo, aveva sempre avuto il ruolo di comandante supremo delle forze armate. Le sue competenze e prerogative erano tali e tante - potere esecutivo, parte del legislativo attraverso il Senato nominato da lui, diritto almeno teorico di veto delle leggi, diritto non teorico di nascondere anche la Parlamento i trattati segreti, abilitazione ad autorizzare spese pubbliche che poi le Camere dovevano coprire - da far ritenere che regnasse più "per grazia di Dio" che "per volontà della nazione".

Era normale negli ordinamenti monarchici continentali che le forze armate facessero capo al sovrano, il quale simboleggiava la nazione e dall'intimo rapporto col mondo militare traeva a sua volta garanzia e potere. In Italia i primi tempi dell'unificazione non erano facili: come ebbe a dire il Menabrea all'ambasciatore inglese Paget, "il regno d'Italia non si può dire ancora propriamente costituito: l'esercito è lo strumento indispensabile per mantenere l'ordine e garantire la prosperità della nazione". Ciò forniva motivazioni fondate alla resistenza del re contro le proposte di ridurre le spese militari dopo il 1866.

La politica della lesina di Sella indusse quindi vivaci frizioni col sovrano, convinto che un esercito forte fosse indispensabile per la politica estera, oltre che supporto necessario all'istituzione monarchica. Ma alla fine Vittorio Emanuele si rassegnò, benché non amasse né il Lanza né il Sella, e il governo recuperò più spazio al Parlamento, contenne le spese militari e mantenne l'Italia fuori dal conflitto franco - prussiano.

I bilanci dell'esercito (Guerra) e della marina ebbero un andamento diver-

so: tra il 1867 e il 1876 i primi seguirono una linea di contrastata espansione (da 145 a 186 milioni), i secondi di contrazione (da 44.6 a 37.8, con un minimo di 26.8 nel 1871). Ciò corrispondeva anche alla diversa rilevanza che le forze di terra e di mare avevano nel cuore del re: per Custoza non pagò nessuno, per Lissa la marina stessa. Sella dubitò della convenienza di continuare ad avere la flotta, mentre il re non voleva più marinai come aiutanti di campo. [2]

Venne al potere la Sinistra parlamentare, che meglio dei predecessori interpretava i cambiamenti sociali in corso nel paese, dove cresceva la rilevanza delle classi medie dalle quali proveniva la gran parte degli ufficiali. Una nuova politica militare - auspici il Ricotti e il Brin - avrebbe condotto alla riorganizzazione dell'esercito ed alla costruzione di una nuova flotta. Le spese militari complessive, che tra il 1862 e il 1866 avevano rappresentato il 30% della spesa statale ed erano scese al 17.1% nel decennio successivo, risalirono intorno al 20% nel quinquennio 1877-1882.

Quando nel 1878 Vittorio Emanuele II morì, le forze armate erano legate più che mai alla Monarchia, non dubitando di dipendere *in primis* dal sovrano in persona. Questi dal canto suo, mentre su altri temi si era lasciato convincere a decidere secondo l'opinione del "suo" governo, sulle questioni militari ne aveva considerato l'intervento come un'intrusione, e non si dava pace di aver dovuto acconsentire a tagli nella spesa per lo spettro della bancarotta.

Anche Umberto I fu un sovrano costituzionale all'italiana, senza pretese autocratiche. [3] Meno invadente del padre, presiedette meno riunioni di Gabinetto, ma non si rassegnò ad un ruolo simbolico e inattivo, né sulla politica estera né su quella militare. Era un soldato e durante il suo regno fu "punto di riferimento insostituibile per tutta l'Italia militare". [4] Già il Mezzacapo aveva avviato nell'esercito una equilibrata meridionalizzazione, che non si interruppe con le sue dimissioni, [5] ma si coniugò con la riforma Ferrero del 1882 che aumentava la consistenza dell'armata e istituiva il capo di Stato Maggiore dell'Esercito: con la riforma alla qualità veniva preferita la massa, conformemente alle convinzioni del tempo. Anche la marina registrò uno sviluppo sostanziale, arrivando al terzo posto nel mondo nel corso degli anni '80. Tutto questo corrispondeva al ruolo assunto dall'Italia come membro della Triplice Alleanza, di cui Umberto era convinto assertore. [6]

La questione delle spese militari fu sempre il punto dolente nei rapporti tra Umberto, il governo e il Parlamento. Nel 1892 il presidente di Rudinì, che individuava quello militare come l'unico settore che poteva sopportare tagli per risanare il bilancio, si vide opporre un netto rifiuto del re.

Umberto condivideva l'idea dominante di grandissima parte delle classi superiori italiane che l'esercito fosse l'estremo baluardo in difesa dell'ordine sociale e non soltanto della sicurezza nazionale". [7] Piuttosto, avrebbe abdicato: si dimise invece di Rudinì.

Gli successe Giolitti, il quale abilmente enunciò propositi più cauti, ma riuscì poi in Parlamento a realizzare economie. Esercito e marina costavano 10 volte la pubblica istruzione, la spesa militare complessiva era raddoppiata in 15 anni, ma non così il PIL. Sebbene il sovrano rifiutasse di capirlo, in tema di riarmo i paesi ricchi, inesorabilmente, avevano possibilità diverse da quelli poveri. Aiutata dagli errori del re, la fine di fine secolo si avvitò. La monarchia non era più oggetto di venerazione in Italia e dopo Adua nelle piazze si udirono grida di "morte al re", ben prima dell'attentato di Monza.

Il nuovo re, Vittorio Emanuele III, condusse una politica militare personale più discreta, ma pur sempre nel solco dei suoi antenati. Nel discorso della corona del 1909 sostenne la necessità di incrementare le spese militari, poi avallò i forti costi della guerra di Libia che il Parlamento dovette approvare *ex post,* per la Marina appoggiò la scelta delle navi da battaglia. Conservò inoltre i poteri nominali di comandante supremo e continuò a designare i ministri militari, che rispondevano a lui così come i capi di Stato Maggiore. [8]

Ma non fu il supervisore generale delle Forze Armate, come suo padre e suo nonno, ed anzi non gestì puntualmente l'azione di raccordo tra i due settori della politica nazionale in cui aveva grandi competenze: quello estero e quello militare. Gli alti Comandi e i politici ebbero così più spazio, ma non di rado agirono come vasi non comunicanti.

Triplicista meno convinto di Umberto, Vittorio Emanuele assecondò la politica ambigua dei suoi governi. Restio ad impegnare sul Reno l'esercito - come prevedeva la convenzione militare del 1888 - ricorse a sotterfugi e furberie che irritarono i tedeschi, mentre lo stesso capo di Stato Maggiore non veniva informato. Così nel 1914 il governo decideva la neutralità mentre Cadorna spostava truppe al confine francese e scriveva un promemoria al re per inviare in Germania 9 su 12 corpi d'armata italiani: il presidente del Consiglio non ne seppe nulla, come non seppe che il 2 agosto - a neutralità decisa - il sovrano aveva detto a Cadorna di continuare i preparativi contro la Francia. [9]

Nel cinquantennio dell'Italia liberale le Forze armate erano legate strettamente alla Monarchia, dalla quale traevano motivazioni e ideali. Giorgio Rochat scrive che "il re rappresentava per gli ufficiali il simbolo forte dell'unità e del prestigio della nazione e dell'esercito. Il re come simbolo del-

l'unità nazionale non era evidentemente patrimonio soltanto degli ufficiali, che pure se ne ritenevano i primi difensori; ma il re era anche simbolo dell'unità dell'esercito. Il cambiamento rispetto al tempo delle monarchie assolute era rilevante, il re non era più il proprietario dell'esercito, né il suo comandante effettivo... E gli ufficiali non erano più vincolati alla monarchia da un legame personale... Il Regio Esercito era in primo luogo un esercito nazionale, che il re non avrebbe potuto (per assurdo) impiegare contro l'unità raggiunta con il Risorgimento; ma aveva bisogno del re come simbolo della sua stessa unità, che non era così semplice da raggiungere, se si ha presente la diversità di componenti e tradizioni che concorsero alla sua formazione... La devozione al re era quindi il primo dovere di ogni ufficiale, non in contrapposizione, ma come rafforzamento della sua identità di ufficiale italiano". Espressione del lealismo monarchico - ma al tempo stesso sua giustificazione - è il giuramento, nel quale si parla di "bene inseparabile del Re e della Patria", per cui si può convenire nella valutazione che l'ufficiale senta la Corona come fonte stessa della sua esistenza [10], ma perché quella fonte è tutt'uno con il bene della patria.

Meno rilevanti appaiono altri aspetti: l'estranietà dei militari alla politica si traduceva "in un allineamento sulle posizioni della destra liberale e poi crispina", pur senza particolari propensioni ad avventure coloniali, e nella disponibilità a combattere - malgrado le preferenze tripliciste degli ufficiali - contro qualunque avversario: avrebbe deciso il re, i cui orientamenti sarebbero stati di guida anche nella politica interna.

Il sovrano e la famiglia reale mantenevano un rapporto diretto con le Forze armate: il re vestiva prevalentemente in uniforme, marcava la sua presenza alle attività dell'Esercito e della Marina e molti principi seguivano la carriera delle armi. Ciò rafforzava il ruolo del monarca come "simbolo dell'unità dell'esercito dinanzi alla nazione". [11]

2. Più volontà che grazia.

Nell'aprile 1943 Mussolini disse a Yvon de Begnac: "La rivoluzione ha tolto alla monarchia molto più di quanto la monarchia abbia cercato di conferirle in conservatorismo e ossequio al potere per grazia divina. Alla volontà della nazione la rivoluzione ha conferito il primato politico". [12]

Pur nell'uso improprio del termine "rivoluzione" in luogo di sé stesso, Mussolini diceva una cosa vera, che ebbe riflessi importanti anche sulle Forze armate.

Deciso da tre persone - Salandra, Sonnino e il re - che si illudevano sui tempi e sui costi della guerra, l'intervento italiano ebbe luogo fra contra-

sti e con modalità non propriamente democratiche. Vittorio Emanuele passava gran parte del suo tempo al fronte e nell'ottobre 1917 era consapevole dei rischi più di Cadorna, il quale nel momento del disastro ritenne che la monarchia non sarebbe sopravvissuta. Il re invece credette nella linea del Piave, difese i soldati e sostenne con dignità e fermezza il confronto con gli alleati: l'8 novembre a Peschiera diede loro "un'efficace dimostrazione di coraggio, di fiducia e di serenità". Ma una guerra così lunga e così sanguinosa era sempre più impopolare. Venne Vittorio Veneto, "magnificata al punto da essere chiamata l'unica vittoria realmente decisiva... Con queste esagerazioni si fecero nascere negli italiani speranze del tutto sproporzionate... e allorché tali speranze non trovarono appagamento,... un'importantissima e meritata vittoria militare fu trasformata dai propagandisti in una sconfitta politica". (13)

La sensazione di un fallimento immeritato, che vanificava i sacrifici sostenuti, provocò un disordine pericoloso? In Italia c'erano "oltre 2 200 000 uomini sotto le armi, una regione devastata, un'attrezzatura industriale da riconvertire, problemi annonari e di materie prime di eccezionale gravità, 200 000 ufficiali (quasi tutti forniti di istruzione superiore o universitaria) con oscure prospettive di inserimento nella vita civile, i nuovi vangeli, quelli wilsoniani e quelli bolscevichi". (14) Alle elezioni dell'autunno 1919 la vecchia classe dirigente liberale fu spazzata via, mentre nella società nazionale cambiata e percorsa da inquietudini e frustrazioni si facevano strada pulsioni opposte. La monarchia, con i suoi silenzi e le sue incertezze, non era più un'àncora sicura. Anche la disciplina militare presentava delle crepe: Fiume fu un esempio grave. Dal serbatoio militare vennero tratti elementi a sostegno di un'eversione patriottica contro altre eversioni. Mussolini si vantò di avere salvato la monarchia nell'ottobre del'22, ma anche Vittorio Emanuele, non firmando lo stato d'assedio, evitò alle squadre un rischioso confronto col presidio di Roma. Quando il capo del fascismo, che nel 1921 si diceva ancora repubblicano, giunse al potere, Esercito e Marina apparivano devoti alla persona del re, benché la sua posizione fosse più debole che nel passato. Le forze politiche e sociali sconfitte odiavano la monarchia, mentre diversi generali avevano marciato insieme agli squadristi: due erano quadrumviri. Anche se alla monarchia fosse stata assicurata la tolleranza, restava il fatto che nessun presidente del Consiglio aveva avuto un esercito privato, nessuno era arrivato all'incarico usando la forza.

Mussolini non perse tempo. A fine dicembre era pronta la Milizia volontaria per la sicurezza nazionale (MVSN), formalizzata con R.D. del 14 febbraio 1923; il nuovo corpo armato dipendeva da Mussolini e nacque col

compito di difendere il fascismo: in seguito avrebbe curato l'inquadramento dei cittadini e l'organizzazione del consenso. Poiché però alcuni reparti furono impiegati in Libia, un decreto del 4 agosto 1924 riconobbe alla Milizia la qualità di forza armata dello Stato. La nomina degli ufficiali, secondo il decreto istitutivo, era affidata a un decreto reale, ma ben presto venne affidata "provvisoriamente" al comando generale della MVSN. A partire dal 1924, il 28 ottobre di ogni anno, essa giurò fedeltà al re, facendo però anche un secondo giuramento: "giuro di consacrarmi tutto e per sempre al bene dell'Italia". Ulteriori giuramenti si incrociarono poi con questi, impegnando tutti i cittadini, come membri del partito o delle organizzazioni fasciste, alla fedeltà al Duce. (15)

Se si considera il momento in cui la fedeltà della Milizia a Mussolini venne messa alla prova, non c'è da stupirsi della reazione di una forza armata che aveva seguito in guerra la sorte di tutte le altre. Ma la sua creazione non potè far piacere alla Corte, le cui diffidenze si manifestarono nei tentativi, falliti durante gli anni'30, di fagocitare la Milizia nell'Esercito.

Nel 1923 l'Aeronautica fu istituita come arma indipendente. E anch'essa, benché usata dalla propaganda del regime e contrastata dalle altre Armi più antiche, fu regia. Le Forze armate durante il Fascismo continuavano a manifestare la loro lealtà monarchica come base di identità, anche se con meno forza che nel passato e non con lo stesso ardore da parte di tutti; il ritorno alla normalità dopo il marasma favoriva questo atteggiamento. Per questo la monarchia rimase per Mussolini un ostacolo che poteva ridurre, ma non osava tentar di travolgere, e che lo spinse ad affermare una volta: "la monarchia è eterna e il fascismo transeunte". (16)

Però, che transizione! Nel dicembre 1925 il presidente del Consiglio divenne per legge capo del Governo, con poteri quasi assoluti: il Parlamento poteva discutere solo provvedimenti assentiti preventivamente da lui; i ministri venivano scelti da lui ed a lui rispondevano; spariva il voto di fiducia. Il re, cui non era stata chiesta neanche un' opinione sulla riforma, poteva in teoria nominarlo e provocarne le dimissioni: accadde solo il 26 luglio 1943.

Alla fine del 1926 Mussolini era titolare di 7 ministeri su 14; fu introdotta la pena di morte e il tribunale speciale per la difesa dello Stato. I simboli nazionali vennero invasi dai fasci, salvo la bandiera, per l'opposizione del re. Nacque il "ducismo" che sarebbe approdato allo *slogan* "Mussolini ha sempre ragione": il sottosegretario alla Marina, Cavagnari, non si vergognò di ripeterlo in Parlamento quando vi sostenne l'opportunità di non costruire portaerei.

L'8 giugno 1925 fu istituito il capo di S.M.G., con diretto comando

dell'Esercito e funzioni di coordinamento della Marina e dell'Aeronautica, "alla diretta dipendenza del presidente del Consiglio". Col R.D. 6 febbraio 1927 il capo di S.M.G. diventata "consulente tecnico" del capo del Governo, dal quale dipendeva direttamente anche per l'esercizio delle sue funzioni. (17) Di fronte alle Forze armate la monarchia ne usciva molto diminuita.

Altri colpi alla corona vennero inferti con l'istituzione del Gran Consiglio del Fascismo: il nuovo organo costituzionale era competente a redigere la rosa dei candidati a capo del Governo e doveva essere consultato prima della firma dei trattati internazionali, sulle rimanenti prerogative del sovrano e perfino sulla successione reale.

Vittorio Emanuele firmò tutto. Accettò il plebiscito del 1929 che consentì a Mussolini di dichiarare in Senato: "IL Santo Sepolcro è vuoto; lo statuto non c'è più". E accettò la diarchia, nella quale rappresentava la componente più debole, sempre a rimorchio, tanto che venne a sapere solo dopo - e con sorpresa - della costituzione dell'"Asse Roma-Berlino". Tollerò che nell'agosto 1931 si prescrivesse che i professori giurassero fedeltà al monarca e al regime fascista.

Nel 1936 Mussolini volle "stabilire che il comandante effettivo delle forze armate sarebbe stato lui, non il re, e neppure il capo di S.M.". (18) Il 30 marzo 1938 Costanzo Ciano ed altri proposero una legge che istituiva il grado di primo maresciallo dell'impero e lo conferiva "a Sua Maestà il Re Imperatore ed a Benito Mussolini, Duce del Fascismo". Approvato per acclamazione, il provvedimento fu presentato la sera stessa al sovrano. Vittorio Emanuele - scrisse Mussolini - "era pallido di collera", ma non negò la firma. (19) Poi, il 29 maggio 1940, Galeazzo Ciano annotò: "Stamane alle 11, a Palazzo Venezia, è nato l'Alto Comando. Poche volte ho visto Mussolini così felice. Ha realizzato il suo vero sogno: quello di diventare condottiero militare del Paese in guerra". (20)

Tutto questo accadde in Italia nell'acquiescenza di quel re, che pure al tempo del Piave Trevelyan aveva definito "coraggioso, democratico, patriottico". Egli non esercitò alcuna seria opposizione al fascismo, sopportando che la monarchia cedesse potere e prestigio. Vittorio Emanuele non osò avere contatti con politici dell'opposizione, latitò nella vicenda pietosa di Corfù (1923) e non diede alcun seguito ai suoi dubbi, se li ebbe, per le guerre d'Etiopia e di Spagna. (21) Il residuo legame che potè mantenere con le Forze armate lo salvò forse da sorte peggiore: vari gerarchi erano repubblicani e la diarchia era così schiacciante per Vittorio Emanuele - da un lato il superuomo della Provvidenza, dotato di ogni capacità, e dall'altro il piccolo re sempre cedente, sempre sulla difensiva

- che la liquidazione della monarchia poteva essere questione di tempo.
L'identità tradizionale delle Forze armate ne uscì indebolita: il riferimento monarchico restava, ma non era più esclusivo, non aveva più il peso di una volta. Le stesse Forze armate, al di fuori della cerchia degli ambienti professionistici, erano bersaglio di altre idee-forza, più aderenti allo spirito del tempo. Con la concorrenza del Duce, l'accento unificatore tendeva a spostarsi dal re alla patria. Su quest'ultima trincea, un giorno, le Forze armate italiane si sarebbero trovate sole.

3. Dies irae.

L'occupazione dell'Albania mise in mostra crepe in quell'apparato militare che Mussolini voleva granitico. Il 4 aprile a Bologna da un reparto di bersaglieri si levò il grido "vogliamo la pace, non la guerra" e gli ufficiali non intervennero; mentre le truppe partivano, il capo di SMG criticò per iscritto il piano di occupazione; durante le operazioni giunse da re Zog una richiesta di sospensione per 6 ore che il comandante della spedizione considerò una fortuna, a causa dello scoordinamento, della disorganizzazione e delle inefficienze che ostacolavano l'azione militare. Il tutto nello scetticismo del re, sentimento che non gli impedì di accettare la corona d'Albania come aveva accettato quella d'Etiopia.
Seguì l'intervento italiano del giugno 1940, propiziato dalla convinzione che il conflitto fosse sul punto di finire. Come noto, invece, le vicende della guerra indussero, nel 1943, la caduta del fascismo e l'armistizio, l'uno e l'altro intervenuti con troppo ritardo.
L'armistizio sfociò in un disastro materiale e morale di proporzioni tali che Galli della Loggia vi riconosce la "morte della patria". Certo è che in quel momento le Forze armate rimasero con se stesse. Perfino la Marina alla fine decise da sola; l'8 settembre il ministro De Courten visse "i momenti più intensi, più drammatici" della sua vita tornando al suo ufficio dal Quirinale. Come nota Rochat, si sentiva responsabile lui della sorte della flotta e, pur valutando "che l'ordine del Sovrano coincida col bene della patria", volle essere confortato dal parere di Thaon di Revel. [22] Del resto nel pomeriggio del 9, all'aeroporto di Pescara, si vide quanto fosse legittimo da parte di chi rappresentava un'istituzione militare esercitare un sindacato: prese piede la proposta di trasferirsi in aereo a Palermo e De Courten fece sapere al re che considerava l'idea "deplorevole" e che non lo avrebbero seguito. [23]
Nelle Forze armate alla crisi causata dal crollo dei punti di riferimento tradizionali - il re, i vertici dello Stato, i capi militari - se ne aggiunse una seconda: il decentramento rapidissimo dell'abilitazione a decidere, ato-

mizzata fino al livello personale. *Ibant forte sola sub nocte per umbram:* come i compagni di Enea diretti all'Ade nel poema di Virgilio, così si mossero smarriti - con qualche importante ed eroica eccezione - i membri del mondo militare italiano nell'autunno'43. Ciascuno rispose a sé stesso, al proprio senso dell'onore e dell'etica militare, interpretando secondo la propria coscienza. Non fu facile per nessuno.

Il governo del re si trovò a Brindisi col controllo nominale di poche province, con l'Esercito liquefatto, l'Aeronautica ai minimi termini, [24] la Marina sotto controllo degli alleati. Dichiarata guerra alla Germania ed ottenuta la cobelligenza, incominciò la vana rincorsa ad uno *status* migliore, ma non fu possibile portare in inea più di 25 000 uomini, il 6-7% delle forze disponibili, e poi dall'agosto 1944 non più di 60 000, meno del 20%. [25]

L'occupazione di Roma fu seguita da un'evoluzione costituzionale significativa. Il D. Luogotenenziale del 25 giugno 1944 demandò la determinazione delle forme istituzionali dello Stato ad un'assemblea costituente da eleggere dopo la liberazione del territorio nazionale. Dal governo Bonomi in poi i ministri avrebbero giurato "sul loro onore di esercitare le loro funzioni nell'interesse supremo della nazione e di non compiere, fino alla convocazione dell'assemblea costituente, atti che comunque pregiudicassero la soluzione della questione istituzionale". [26] Queste disposizioni contestavano il diritto della monarchia ad impersonare lo Stato al di là dell'emergenza bellica; nelle Forze armate le reazioni furono modeste. [27] Prese il via, subito dopo, l'epurazione, diretta anche al vecchio Senato regio. Ormai la monarchia non avrebbe potuto evitare il giudizio popolare. Del resto, la guerra civile portava altra acqua allo stesso mulino.

La Repubblica Sociale Italiana era sorta da un atto di accusa contro il re. Le sue Forze armate provenivano dal volontarismo e dal reclutamento: le motivazioni individuali, quando non nascevano dal timore di sanzioni o dal desiderio di migliorare la propria condizione, si fondavano sul riscatto dell'onore nazionale compromesso dall'armistizio fellone. Altri, specie in Emilia, entravano nell'Esercito della RSI per procurarsi armi ed istruzione militare da utilizzare nella Resistenza.

Nel movimento partigiano il ruolo tecnico degli ufficiali monarchici diminuì: non era difficile usare l'esplosivo e le armi leggere e muoversi secondo tattiche elementari. Incominciò un processo di politicizzazione sempre più pronunciato che vedeva prevalere la impostazione costituzionale repubblicana, non solo nelle formazioni della sinistra.

Restavano i prigionieri in mano alleata e gli internati militari in Germania. Tra i primi - 600 000 nel 1944, che furono rimpatriati senza fretta [28] - la

maggioranza degli ufficiali cooperò, una minoranza consistente rifiutò per fedeltà al fascismo, meno ancora ritennero di non poter scegliere. [29] L'accettazione della cooperazione avrebbe dovuto esprimere solidarietà alla posizione del re, ma c'era una componente di tradizione e di conformismo che attenuava la responsabilità personale, mentre il rifiuto era polemico. Agli internati più di 600 000 - di cui 45 000 morirono per mano tedesca [30] - fu chiesto con pressioni pesanti di aderire alla RSI. Per fede o per fame un terzo degli ufficiali accettò, ma il rifiuto degli altri significò rivendicazione della propria dignità umana e del proprio onore militare, [31] riconoscimento della propria condizione di soldati italiani, leali alla patria ed alla istituzione militare.

4. La Repubblica.

Roma sparigliò le carte. Forse Bonomi pensava davvero che la questione istituzionale potesse restare impregiudicata durante la guerra, ma per la maggior parte dei movimenti politici e dei combattenti della Resistenza la monarchia era sotto accusa. Il Luogotenente veniva chiamato "Principe di Piemonte" per marcare che non era "ereditario". La posizione di Umberto era debole: il nuovo giuramento dei ministri sospendeva le legittimità della Corona; nel nord entrambe le parti della guerra civile attaccavano con violenza la monarchia; al CLN non sarebbe dispiaciuto tagliar corto con una rivoluzione. [32]

Le Forze armate, alle prese con l'epurazione, non vivevano giorni esaltanti: quando Umberto disse, nell'inverno 1944, che l'Esercito era l'unica parte sana della nazione e la più sicura difesa della monarchia, scoppiò un mezzo scandalo e i politici posero ogni cura affinché i militari non fossero il sostegno di niente se non della volontà popolare. Bloccate le promozioni, il corpo di S.M. dell'Esercito fu sciolto (novembre 1944) e le funzioni di capo di SMG furono ridotte a quelle di consulente del presidente del Consiglio (maggio 1945). [33]

Alla vigilia del *referendum* il Consiglio dei ministri inviò un messaggio alle Forze armate: rinnovata la fiducia in esse, il governo ne garantiva integrità e dignità, invitando i cittadini al massimo rispetto e nessun limite era posto alla libertà d'opinione e di voto dei militari; venivano ribaditi però i loro impegni di fedeltà alla nazione e di osservanza delle leggi, come pure "il dovere di tutti i componenti delle Forze Armate. di rispettare nel modo più rigoroso le norme disciplinari, rimanendo al proprio posto per assicurare in ogni momento, e particolarmente dopo il 2 giugno... la difesa del Paese e delle istituzioni che esso avrà scelto ed il mantenimento dell'ordine, in conformità alle disposizioni del Governo". Non c'era più il

gendarme della monarchia, ma, se mai, quello della volontà democratica e del governo. Così stando le cose, il fatto che Umberto II, come riferisce De Courten, fosse disposto a sciogliere dal giuramento di fedeltà i membri delle Forze armate in caso di prevalenza repubblicana, fanno dubitare della sua piena consapevolezza che tutto dipenda ormai dal voto.

Se ne rendeva conto Vittorio Emanuele, che era pessimista, forse ricordando i toni apocalittici della lettera che il conte Sforza gli aveva scritto il 30 maggio 1940: "Se Vostra Maestà darà il Suo nome e la Sua firma a questa guerra insensata, bisogna che ella sappia che ciò finirà per significare la più terribile delle rovine per l'Italia... I disastri saranno così spaventevoli e la perdita dell'onore nazionale sarà così cocente che finiranno per distruggere alla lunga ogni legame di affetto e di fedeltà fra il popolo italiano e la Sua casa". [34]

Non pare, da quanto detto fin qui, che le Forze armate italiane siano state apolitiche dal 1848. Apolitico non è chi non aderisce a un partito, ma chi non fa politica e questo non è certo il caso: sotto la monarchia i militari facevano politica ed erano strumento di politica secondo gli impulsi della Corte. Forse anche per tale motivo i re d'Italia non rispettarono mai la promessa, fatta ai patrioti lombardi nel 1848 e confermata da Vittorio Emanuele II, [35] di convocare un'assemblea costituente.

L'avvento della Repubblica con una prevalenza di 6 contro 5 avvenne senza scosse: chi voleva andarsene se ne andò, ma non furono poi molti, altri furono mandati via.

Tentando di utilizzare senza tradirli contributi significativi di storia e sociologia militare, si può forse affermare, schematicamente, che le nostre Forze armate siano passate attraverso tre successivi modelli, sia pure con un grado notevole di approssimazione. Vi fu dapprima, se si vuole riportare il discorso alle categorie del Cecchini, [36] un modello di coalizione civile-militare, nel quale il potere di governo civile nasceva da una legittimazione democratica, per ristretto che fosse il corpo elettorale, e quello militare di controllo era delegato al re per missione divina. In questa fase l'Esercito e la Marina sono del re, ma la non grande forza della monarchia sabauda e la personalità dei sovrani consentì una convivenza senza drammi ed una certa evoluzione del sistema anche in relazione al progressivo allargamento della base democratica.

Seguì, col fascismo, un modello totalitario imperfetto, nel quale un partito politico autoritario di massa esercitava un controllo dottrinario ed organizzativo sulla *élite* militare, promuovendo la politicizzazione delle Forze armate attraverso l'espansione dell'appartenenza al partito di militari professionisti. Ma a differenza della Germania nazista e dell'Unione

Sovietica la sopravvivenza in Italia della diarchia - nella quale il re perdeva il confronto col Duce, ma aveva dalla sua la tradizione - permise che il processo non si completasse e che la lealtà delle Forze armate ai due poli, fino a quando la tragedia non produsse la crisi, non entrasse in conflitto. Conflittuale fu invece la fase successiva, quando l'impatto della catastrofe atomizzò la coscienza etica da fenomeno collettivo ad individuale. Lo smarrimento era accentuato dall'esistenza di soggetti statuali deboli e da gruppi non meno deboli e non compatti: il Regno del Sud, la RSI, i prigionieri, gli internati.

Dai governi del Regno, a partire dal giugno 1944, pervennero un messaggio ed una richiesta sempre più chiari ed espliciti: il popolo avrebbe scelto le istituzioni del Paese, le Forze armate dovevano rispettare e difendere quella scelta. Prese forma il modello democratico, sia pure con molte imperfezioni: concetto portante è che la volontà del popolo sia fonte esclusiva di legittimazione. Nel quadro della supremazia politica civile, garantita dalle istituzioni parlamentari e dell'etica del servizio di tutte le componenti della società, il militare deve obbedienza e lealtà al governo e al Parlamento liberamente eletto. Sono esclusi interventi sul gioco democratico o sull'attività di direzione dello Stato, anche se le Forze armate possono avere influenza, per motivi professionali e nelle forme di rito, sulla politica estera e sulla politica militare.

In quel tempo due diverse interpretazioni si fronteggiavano in tema di filosofia della storia. La prima considerava il fascismo un accidente della storia, dopodiché il cammino della nazione poteva riprendere come prima. La seconda valutava il fascismo cesura, rottura con il passato e conclusione del ciclo storico precedente che non aveva più niente da dire. La maggiore rispondenza di quest'ultima corrente di pensiero ai sentimenti degli italiani - in particolare, dei politici legittimati - motivò il passaggio al terzo modello che si è richiamato. [37]

Ma nel 1946, subito dopo la proclamazione della Repubblica, l'accennato modello democratico poteva valere come indirizzo, non come realtà consolidata. Nelle Forze armate, non più "regie" ma "italiane", c'era una maggioranza a propensione monarchica nei quadri ed una a maggioranza repubblicana nella truppa; i politici erano diffidenti e invadenti; il Paese era isolato sul piano militare e sul piano economico. [38] In Autunno l'Esercito venne ridotto: 193 generali e 4788 ufficiali superiori passarono alla riserva; la consistenza delle forze terrestri sarebbe passata dai 320 000 uomini di fine guerra ai 140 000 dell'Esercito di transizione. lo strumento operativo era squilibrato; le carenze maggiori venivano dai carri e dall'artiglieria di grosso calibro.

La Marina, che si era compromessa meno col Fascismo ma molto con la monarchia, diede un segnale. All'inaugurazione dei corsi all'Accademia navale, il 4 dicembre 1946, il motto "Per la Patria e per il Re", che da tanti anni dominava l'edificio degli allievi dalla torre dell'orologio, fu sostituito dal motto "Patria e Onore".
Ma al di là dei simboli, gravi problemi reali causavano preoccupazione e angoscia. Maturava col trattato di pace l'inevitabile cessione delle navi mentre la situazione marittima in Adriatico proponeva pericoli grossi per una flotta mutilata.
L'Aeronautica lottava per la sopravvivenza; a fine guerra gli alleati avevano voluto i reparti a terra, con deterioramento immediato dell'efficienza. Nel giugno ci fu una prima riorganizzazione; in settembre venne proposta un'aviazione militare di difesa, con aliquote da offesa integrate in una Forza di sicurezza internazionale, più un'aviazione commerciale. Ma il trattato di pace enunciava penalizzazioni anche per l'aeronautica, talmente pesanti che nel settembre 1947, quando il generale Ajmone Cat fu richiesto dalla Marina di esplicitare l'impegno aereo in vista di una crisi adriatica, disse che avrebbe chiesta al Comitato Supremo di Difesa lo scioglimento dell'Arma aerea, se non le si poteva dare un'efficienza ragionevole [39]
Nel marzo 1947 un commentatore scrisse che il problema dell'Italia consisteva nell'avere Forze armate così piccole e frontiere così infelici, con una duplice conseguenza: bisognava stare sul piede di guerra anche in tempo di pace e non si poteva fare a meno di contare su alleati. [40] Era una diagnosi lucida.

Note

1 L. Ceva, *Forze armate e società civile dal 1861 al 1887,* in AA.VV., *1861-1887. Il processo di unificazione nella realtà del Paese,* Istituto per la Storia del Risorgimento italiano, Roma 1982, pp. 265-337.

2 A un certo punto, tuttavia, il re avrebbe incoraggiato la costruzione della flotta e chiamato Benedetto Brin come aiutante di campo.

3 Umberto ammirava la Germania, ma respinse sempre il consiglio di usare l'esercito contro i deputati, che gli dava Guglielmo II. E quando un analogo consiglio gli venne anche da Domenico Farini, rispose: "Da codesto orecchio non ci sento".

4 C. Corsi, *1844-1869. Venticinque anni in Italia,* Faverio Firenze 1870, II°, p. 252.

5 Nel 1878, a quanto sembra per lo sfavore del re che non ne condivideva le vedute in tema di promozioni e collocamenti a riposo.

6 Il ministro della Marina Brin disse nel 1889 all'incaricato di affari britannico Kennedy che l'alleanza imponeva all'Italia spese consistenti, talvolta eccessive.

7 D. Mack Smith, *I Savoia re d'Italia,* Rizzoli Milano 1990, pp. 132-33.

8 In Marina fu istituito nel 1907.

9 Mack Smith, *cit.,* p. 261. L'insufficiente informazione politica dei militari ostacolò l'aggiornamento dei piani e la scelta degli investimenti.

10 Ceva, *cit.,* p. 411.

11 G. Rochat, *Monarchia e militari dal fascismo alla Repubblica,* "in Storia contemporanea", ottobre 1996, pp. 470-73. Nella società italiana gli ufficiali avevano un certo prestigio, non tuttavia comparabile a quello che i loro colleghi avevano in quella tedesca. Meinecke ne scrisse così: "Un'aura sacra circondava il militarismo. Il tenente prussiano camminava rigido e maestoso come un giovane dio, il borghese tenente della riserva almeno come un semidio. Bisognava essere un ufficiale della riserva per contare davvero nel mondo della grossa borghesia, soprattutto nell'amministrazione dello stato. Nella Marina italiana era diffusa la convinzione di avere prestigio, tanto che gli allievi dell'Accademia si raccontavano a vicenda di una specie di inventario dei desideri delle ragazze che culminava nell'affermazione: "e sposerò un ufficiale di marina". Qualcosa di vero c'era.

12 Y. de Begnac, *Taccuini mussoliniani,* Il Mulino, Bologna 1990, p. 501.

13 Mack Smith, *cit.*, pp. 289-303.

14 G. Rumi, *L'Italia a Versailles,* in AA.VV., *XX secolo. Storia del mondo contemporaneo,* Mondadori Milano 1970, II, p. 519.

15 D. Ferrari, *Il regio Esercito e la M.V.S.N.* in AA.VV. *Studi storico-militari,* SME - Ufficio Storico, Roma, 1986, pp. 125-47. Il decreto del 1923 prevedeva anche che "in caso di mobilitazione la Milizia Fascista sarà assorbita dal R. Esercito e dalla R. Marina". Tuttavia questo orientamento durò poco, avendo ritenuto Mussolini preferibile che la Milizia fosse impiegata come tale anche in guerra: anzi, nel 1928 lo SME rese indisponibili per la mobilitazione gli elementi che occorrevano alla Milizia.

16 de Begnac, *cit.,* p. 501.

17 I testi in L. Ceva, *La condotta italiana della guerra,* Feltrinelli Milano 1975, pp. 129-34.

18 Mack Smith, *cit.,* p. 355 Sul resto, pp. 342-56.

19 R. de Felice, *Mussolini il Duce. Lo stato totalitario 1936-1940,* Einaudi, Torino 1981, pp. 23-35.

20 G. Ciano, *Diario 1937-1945,* Rizzoli, Milano p. 435.

21 La lettera del 7 agosto 1935 di Vittorio Emanuele che diede il via all'avventura etiopica, pubblicata dal *Corriere d'Informazione,* 14-15 gennaio 1946, "testimonia la totale rinuncia del re ad esercitare un controllo qualsiasi sulla situazione ed il suo atteggiamento servile dinanzi a Mussolini", *G. Rochat, Militari e politici nella preparazione della campagna d'Etiopia,* , Angeli, Milano 1971, p. 225.

22 "Quindi un ammiraglio in servizio, nonché ministro del governo del re, riteneva spettasse soltanto a lui decidere se applicare o meno gli ordini ricevuti in una questione in cui erano in gioco la lealtà e la credibilità del re e del governo verso gli angloamericani. Un fatto che

dà la misura del collasso degli alti comandi al momento dell'armistizio, ma anche documenta la fine del prestigio e del potere del re; per gli ammiragli contava più il parere di Thaon di Revel, che rappresentava l'istituzione, che l'ordine preciso di Vittorio Emanuele", Rochat, *Monarchia e militari, ecc.,* cit., p. 479.

23 *Le memorie dell'ammiraglio De Courten (1943-1946),* USMM, Roma 1993, p. 253.

24 246 velivoli tentarono di sottrarsi ai tedeschi, 203 giunsero effettivamente a destinazione, P. Sandalli, *8 settembre 1943: forze armate e disfattismo*, Gesualdi, Roma 1993, p. 167.

25 G. Conti, *L'Esercito italiano sulla linea Gotica fra alleati e partigiani*, in AA.VV., *Linea Gotica 1944. Eserciti, popolazioni, partigiani,* Angeli, Milano 1986; L. Poli, *Gli uomini con le stellette*, in AA.VV., *L'Italia in guerra. Il quinto anno - 1944,* Commissione italiana di storia militare, Roma, 1995, p. 606, dà 20 000 uomini per il Corpo italiano di Liberazione e 50.000 per i Gruppi di combattimento.

26 A.A. Mola, *La rinascita dei partiti, la svolta di Salerno e la questione istituzionale,* in AA.VV., *L'Italia in guerra. Il quinto anno,* cit., p. 547.

27 De Courten - *Le memorie, ecc.,* cit., pp. 461-66 - dà conto di manifestazioni di dissenso dei marinai delle siluranti, promosse da ufficiali monarchici, tra cui il CF Carlo Fecia di Cossato che poco dopo si uccise.

28 R. H. Rainero, *I prigionieri italiani in mani alleate*, in AA.VV., *L'Italia in guerra. Il quinto anno, ecc.,* cit., pp. 383-401; Id., *Il ritorno dei prigionieri di guerra e il problema degli italiani rimpatriati dall'estero e dalle colonie*, in AA.VV., *L'Italia in guerra. Il sesto anno - 1945*, Commisione italiana di storia militare, Roma 1996, pp. 353-69.

29 Rochat, *Monarchia e militari*, ecc., cit., p. 481.

30 G. Schreiber, *I militari internati nei campi di concentramento del Terzo Reich,* SME - Ufficio Storico, Roma, 1992; Id. *Gli internati italiani in Germania: una vita nell'anticamera della morte*, in AA.VV., *L'Italia in guerra. Il quarto anno - 1943,* Commissione italiana di storia militare, Roma 1994, pp. 525-55.

31 F. Stefani, *Gli internati italiani in Germania,* in AA.VV., *L'Italia in guerra. Il quinto anno,* ecc., cit., p. 414.

32 A.A. Mola, *Lotta dei partiti e questioni istituzionali,* in AA .VV., *L'Italia in guerra. Il sesto anno ecc.,* cit. pp. 245-59.

33 Cfr. E. Cerquetti, *Le forze armate italiane dal 1945 al 1975,* Feltrinelli,Milano 1975, pp. 19-20; F. Stefani, *La storia della dottrina e degli ordinamenti dell'Esercito italiano,* SME-Ufficio Storico, vol. III, Tomo I, Roma 1987, pp. 537-82; V. Ilari, *L'ordinamento della difesa, 1945-1975*, Giuffrè, Milano 1989 pp. 55-56.

34 AA.VV., *XX secolo, ecc.*, cit., IV, p. 618.

35 Gliela ricordò provocatoriamente negli anni '60 il repubblicano Alberto Mario, la cui elezione fu annullata a causa del rifiuto a giurare fedeltà al re.

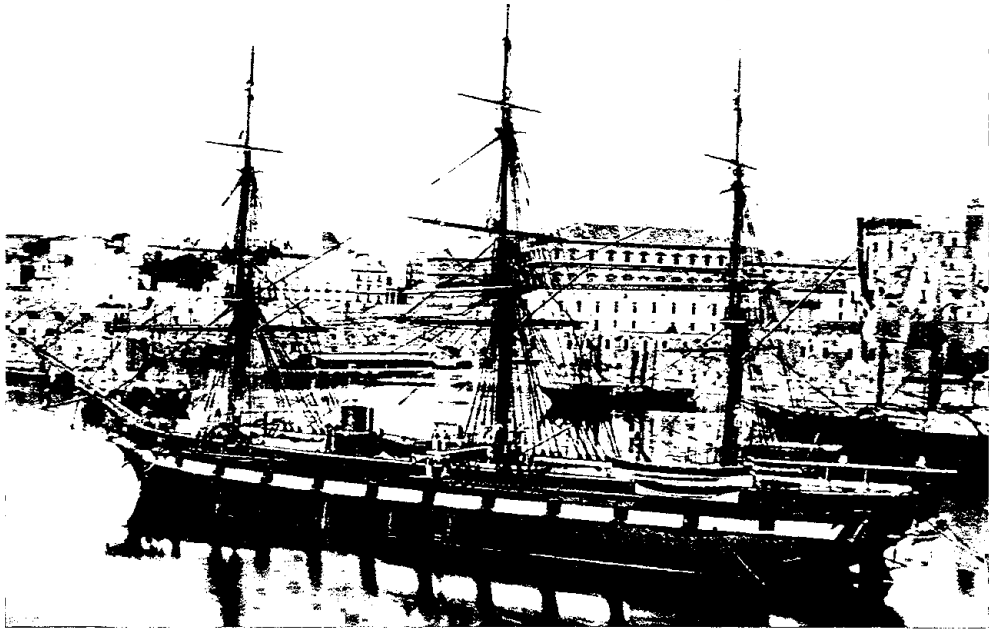
36 E. Cecchini, *I professionisti militari e la politica,* in AA.VV., *Ufficiali e società. Interpretazioni e modelli,* Angeli, Milano 1989, pp. 91-96.

37 E. Forcella, *La repubblica italiana*, in AA.VV., *XX secolo, ecc.*, cit., V, p. 300.

38 Ilari, *L'ordinamento, ecc.* cit., p. 57.

39 A. Brauzzi, *L'École Navale de 1943 à 1981,* in AA.VV., *Regards sur l'institution militaie italienne,* Presses de l'institut d'études politiques, Toulouse 1982, p. 132; N. Gallippi, *L'Esercito di transizione,* AA.VV., *L'Esercito italiano. Storia di uomini e di armi,* Editalia, Roma 1988, pp. 213-17; L. Nuti, *L'Esercito nel secondo dopoguerra,* 1945-1950, SME-Ufficio Storico, Roma 1889, pp. 66-79; A. Trepiccione, *L'Esercito all'indomani della Liberazione;* M. Buracchia, *La Marina,* id.; S. Licheri, *L'Aeronautica, id.;* tutti in AA.VV., *L'Italia in guerra. Il sesto anno, ecc.,* cit., pp. 417-24, 425-33; 435-54; R. Nassigh, *La Marina italiana in Adriatico*, USMM, Roma 1997 in corso di stampa.

40 G. Zanussi, *Le basi della ricostruzione*, in "Rivista Militare", marzo 1947, pp. 235-47.



La pirocorvetta **Magenta**, *qui ritratta a Napoli, dopo la circumnavigazione del globo compiuta negli anni 1866-1868*

LE AMBIZIONI DEL NUOVO STATO NEL MONDO LE MISSIONI MILITARI ITALIANE ALL'ESTERO COME STRUMENTO DI POLITICA ESTERA

MARIANO GABRIELE

Considerando il programma dei lavori di questo Convegno, la prima preoccupazione che emerge per una relazione introduttiva è quella di non avviare un processo di ripetizione che rischi o che appaia capace di togliere spazio agli interventi dei relatori, anche se in realtà non è possibile sintetizzare decentemente fenomeni particolari, tutti caratterizzati da una loro identità storica non seriabile, nel respiro breve e insufficiente della esposizione che precede il Convegno.

Mi è parso quindi utile evitare una carrellata di titoli o un elenco di eventi, inadeguati comunque a presentare gli studi, ben più completi e approfonditi, che i singoli oratori esporranno. Cercherò piuttosto di esprimere qualche valutazione storica e di soffermarmi su qualche elemento concettuale che mi è sembrato significativo, al fine di comprendere meglio collocazione e ruolo delle missioni militari italiane all'estero durante il periodo considerato. Soccorrono a questo scopo, secondo la mia opinione, due parole-chiave che emergono dal titolo della relazione; esse sono "ambizioni" e "strumento", e mi pare che aiutino a definire il senso di tutto il discorso.

Il Regno d'Italia viene proclamato il 17 marzo 1861, ed è da questo momento che si può parlare di "ambizioni" italiane. Anche negli stati preunitari si erano avuti precedenti di missioni affidate alle Forze Armate, ma avevano avuto in genere fini diversi perché motivati da episodi accidentali, o dalla difesa obbligata di taluni interessi minacciati nella loro esistenza, o da esigenze specifiche di azione politico-diplomatica. Così si possono considerare le dimostrazioni navali e le crociere della flotta sarda e di quella napoletana, destinate a difendere il commercio marittimo insidiato dai pirati e da piccole potenze compiacenti dell'Africa mediterranea; così le traversate napoletane dell'Atlantico per matrimoni di membri della Casa regnante; così anche la presenza sarda nelle acque dell'America meridionale a sostegno degli emigranti e di alcuni interessi economici: in quest'ultimo caso, tuttavia, si può trovare qualcosa di più interessante perché le unità distaccate nel Rio de la Plata, specialmente dopo il 1848, non si occupano solo di coloro che provengono dai domini del re di Sardegna, ma di tutti gli emigranti italiani. La partecipazione dell'Esercito sardo alla guerra di Crimea non va considerata una missione perché manca il requisito della pace, anche se tutta l'azione di

Mediterraneo centrale e orientale, come pure le propensione a farlo, quando possibile, nel quadro di missioni internazionali. Non è senza significato che potenze coma la Spagna, la Grecia, la Turchia, la Romania – tanto per far dei nomi – si pongano su un piano diverso, che attribuisce loro un gradino più basso in una scala teorica delle potenze.

Fin dall'inizio l'Italia ha preteso molto, ma con l'andata a Roma l'ambizione diventa filosofia, la geografia politica e strategica viene ripensata. Si scopre la penisola, i problemi delle Forze Armate non consistono più solamente nella difesa diretta delle frontiere continentali che incombono sulla valle del Po. Questi concetti trovano una sistematica, diventano ideologia per una parte non trascurabile e rumorosa di *opinion makers*. Due punti critici si sono proposti subito: il canale d'Otranto e il canale di Sicilia, e diventano ambizioni strutturali. La loro portata non è modesta, perché il primo tema conduce allo scontro con l'Austria per il controllo strategico dell'Adriatico e per l'influenza nei Balcani; il secondo porta alla concorrenza con le grandi potenze marittime occidentali, uno sguardo all'Africa e un altro al bacino orientale del Mediterraneo, dove si apre il canale di Suez.

Certo, gli occhi sono più grandi della bocca, ma la storia non dà tregua. L'Italia non ha, né mai avrà, uno spazio di tempo tranquillo, sufficiente per crescere in maniera equilibrata. Le Forze Armate di altri paesi hanno avuto tirocini di secoli, quando quelle italiane hanno dovuto improvvisarsi a dimensione nazionale immediatamente, essere e servire subito, in tempo di pace come in tempo di guerra. Come nell'opera di Musorgskij Boris Godunov si sente obbligato di dire alla morte che "morirà quando avrà tempo", così l'Italia si trova costretta ad agire senza poter mettere in atto una preventiva, necessaria azione di consolidamento: benché inevitabile, anche questa è una bella pretesa. D'altra parte, come già tante volte rilevato, corrono i tempi d'oro dell'imperialismo europeo e non si può fare a meno, se si vuol ricoprire un certo ruolo internazionale, di "correre col branco" come dice Kipling, un branco di potenze vere, forti e propense ad imporre la loro supremazia.

E allora inutilmente Bismarck raccomanderà agli italiani di impegnarsi solo per combattere il disavanzo: se il governo della Destra gli darà ascolto, la Sinistra risponderà che non si vive di solo pane, e nel 1876 andrà al potere. Chabod nota che il vero problema è se una nazione può, da Roma, contentarsi di vita tranquilla o deve aspirare alla grande politica. Già uomini del Risorgimento – Mazzini, Cattaneo, Minghetti – hanno parlato di Tunisi e dell'Oriente: come impedire che l'immaginazione si apra e fioriscano nuove speranze, anche se c'è pur sempre il vincolo implacabile delle cose, e la politica selliana del risparmio, e qualche grillo parlante ammonisce: "Noi non siamo ricchi, non siamo forti?" Nel Mediterraneo – scrive Fernand Braudel – "l'Italia trova il senso del proprio destino: è l'asse mediano del mare... Naturale è quindi per lei la possibilità, e naturale il sogno, di dominare il mare in tutta la sua estensione". Tutto ciò si sviluppa in Italia negli

anni '70 del secolo XIX, in una situazione di assoluta incoerenza con le reali possibilità economiche e militari. Sarà una discrasia destinata a durare anche quando la situazione migliorerà e ad aggravarsi con la crisi di fine secolo.

Eppure quel periodo difficile merita un richiamo, perché consente qualche riflessione sulla valutazione che l'Italia dà delle sue priorità e del raggio dei suoi interessi politici.

Il 1° marzo 1896 accade il disastro di Adua, nel quale muoiono più italiani che in qualsiasi battaglia del Risorgimento. Nel paese si diffonde un'atmosfera fosca, mentre il prestigio internazionale italiano scende al livello più basso. Il nuovo presidente del Consiglio di Rudinì e il suo Ministro della Marina Brin vorrebbero abbandonare l'Eritrea, vendendola al Belgio o all'Inghilterra o, se non si riesce, a regalarla. In proposito Brin, come riporta Domenico Farini, litigherà con la regina che vorrebbe la rivincita. Autorevoli esponenti dell'Esercito sono orientati a tenere soltanto Massaua.

Ma nel maggio si verifica una strana palingenesi. Scoppia la crisi di Creta e gli italiani vi si impegnano più di tutti, assumendo con l'ammiraglio Canevaro la presidenza del Consiglio degli Ammiragli, l'organo che dirige *in loco* le operazioni della forza internazionale intervenuta. Come mai un governo costituito per un programma dimesso, che tentava di ridurre la consistenza dell'Esercito, che ricercava la pace con Menelik, decide di esporsi, malgrado l'esistenza di difficoltà finanziarie così stringenti da impedire al precedente governo di rinforzare le truppe di Baratieri, e di esporsi tanto da avere nelle acque di Creta più navi di tutti e sull'isola il secondo presidio di forze terrestri?

Creta è nel Mediterraneo, prima priorità della politica estera italiana. La missione di Creta non è legata a un'avventura coloniale, ma rappresenta un evento da cogliere al volo e va sostenuta in grande stile perché incide sulla funzione e sulla caratura del Paese. Di San Giuliano criticherà "l'ostentazione di mandare a Candia una flotta molto più numerosa di quella mandata da altre potenze europee e l'ufficiale più alto in grado"; Colajanni troverà inopportuno "tanto lusso di navi". Ma ostentazione e lusso sono politica estera.

Dal punto di vista italiano, specialmente dopo Adua, l'intervento è inevitabile, e inevitabile è il modo. Sulla missione di Creta si gioca il ruolo della nazione come compartecipe dell'equilibrio mediterraneo e del concerto delle potenze. La posta è talmente alta che nessun governo italiano si può sottrarre. Il vecchio sogno mazziniano della supremazia nel Mediterraneo è superato, ma in quel mare, anche dopo la perdita di Tunisi, vi sono ambizioni vitali da preservare. Una è l'*idea di Tripoli*, come la definisce Barié, sulla quale in Italia c'é un vasto consenso, da Robilant, che ritiene quella conquista non "un problema coloniale, bensì un problema vitale per la posizione mediterranea e quindi europea dell'Italia", fino al prudente e cauto Visconti Venosta, il quale alla fine del secolo dirà che, per Tripoli, avrebbe dato fuoco alle polveri.

A questi motivi si aggiunge la speranza di rinsaldare il vincolo con Londra, quell'intesa mai scritta che proprio allora comincia a indebolirsi. Forse, intervenendo insieme, lo si rafforzerà. E, infine, quale occasione migliore per avviare un recupero nel concerto delle potenze, dopo la sbandata di Crispi? La missione militare parte con l'obiettivo di sostenere interessi nazionali – politici, strategici e commerciali – ma nel contempo rafforzerà le relazioni internazionali del paese e dimostrerà che l'Italia non è isolata. Avrà, come dice l'Alberini "flessibilità e libertà d'azione", e con esse il successo, malgrado le solite difficoltà e le solite miserie interne, per cui il Ministro Brin, nella primavera 1897, lamenterà la "figura che si fa a Creta, senza scarpe, senza tende, senza vestiario, senza oggetti adatti al luogo".

In America, intanto, le tradizionali presenze devono tener conto del rafforzamento e della crescente organizzazione delle compagini statuali locali, che rendono via via meno necessario e meno possibile l'intervento protettivo sostenuto dalla minaccia della forza. Nell'America latina c'è però un'eccezione, la crisi brasiliana 1893-1896 che si riflette sull'ordine pubblico e sulla sicurezza degli emigrati italiani, contro cui si scatenano violenze. Subito – è lo stesso anno di Adua – viene costituita la "squadra dell'Atlantico" e viene immaginata un'azione oltremare. I documenti parlano di dimostrazione navale, occupazione della dogana di Santos, cattura di mercantili, e altro. Fortunatamente la dimensione della spesa e del rischio, come pure l'incertezza dei risultati, che l'ammiraglio Accinni e il suo successore Palumbo mettono bene in luce, sconsigliano l'avventura. In seguito, le missioni italiane anche nell'America meridionale avranno come fine soprattutto la propaganda nazionale e il collegamento con le comunità di origine italiana. Anche la stessa stazione permanente ha termine, con la guerra di Libia, sostituita da presenze saltuarie e missioni di amicizia.

Saranno tra queste, durante il periodo fascista, anche le trasvolate atlantiche, missioni certamente intese a legittimare a livello internazionale il regime fascista e a dare di esso una immagine di efficienza e di potenza, ma pur sempre missioni di amicizia.

Per quanto concerne il Nordamerica, il professor Salvatore (Concordia University di Montreal) ricorda che quando Balbo vi giunse, nel 1933, "l'Italia era... l'*enfant gâté* della città". Questo non accade soltanto a Montreal, con quasi 50.000 persone ad attendere gli aviatori italiani, ma anche a New York, dove Balbo dirà agli italo-americani: "Ospiti della grande America, siate la parte eletta dell'antica e della nuova patria: rispettate le sue leggi per essere rispettati; esaltate, con il tricolore, la bella bandiera stellata". Naturalmente queste missioni recano un palese intento propagandistico del Fascismo e del suo portato ideologico. È tuttavia interessante notare che quel che è caduco viene dimenticato, mentre sopravvive il senso profondo della missione. Salvatore ricorda che a Chicago la Balbo Avenue e il monumento commemorativo del volo hanno resistito sia alla seconda guerra mondiale, sia al risentimento antifascista; e quando l'ambasciatore italiano Tarchiani

chiede che quegli omaggi vengano eliminati, il sindaco di Chicago gli risponde: "Perché? Balbo non ha attraversato l'Atlantico?".

E poi c'è la Cina, un paese lontano, cui si volgono avide le maggiori potenze del mondo. Dopo il fiasco di San Mun, la Marina e l'Esercito italiani prenderanno parte alle spedizioni internazionali conseguenti all'azione dei Boxer. Ne sortirà alla fine la minuscola concessione di Tien Tsin, ma sarebbe azzardato sostenere che fosse davvero questa l'aspirazione di Roma, che per venti anni non se ne curerà. Forse l'aspirazione più importante è quella di esser presenti in un'azione concertata a livello internazionale.

Gli esempi richiamati fin qui – non si può parlare di tutto – indicano l'esistenza, nella politica estera italiana, di una dimensione mondiale fin dal secolo XIX. E naturalmente nel secolo XX non si torna indietro. Ma sarebbe semplicistico ed errato riportarne la causa a forsennate pulsioni imperiali: in molti casi *noblesse oblige* e l'intervento nasce come accessorio inevitabile della condizione di potenza, reale o pretesa che sia.

Il primo fattore nazionale da considerare è quello invece degli emigranti, sparsi su tutto il globo; nella politica estera italiana è previsto che non li si abbandoni e li si difenda: qualche volta dalla schiavitù, qualche volta dalla rapina e dalla morte. Seguendo gli emigranti ci si avvarrà della loro ascesa economica e sociale, si svilupperanno i commerci, si diffonderà la cultura originaria. Questi saranno gli obiettivi delle missioni. E se forse nel Mediterraneo una presenza militare italiana può nascondere l'*arrière-pensée* di altre maggiori ambizioni, altrove è innegabile che si voglia esportare cultura, aprire comunicazioni, promuovere conoscenza e amicizia. Quando il trasporto militare *Europa*, nel 1880, reca all'Esposizione di Melbourne i prodotti degli operatori italiani, non compie soltanto un'operazione economica, ma recupera la memoria degli emigrati, favorisce lo stabilirsi di relazioni positive con i locali.

Altre missioni militari, conseguenti al primo conflitto mondiale, sono attinenti alla condizione di paese vincitore dell'Italia. Gran parte di esse è localizzata in aree oggetto da sempre di particolare interesse italiano, come il Levante e i Balcani, ma ve ne sono, come quelle in Polonia e in Alta Slesia, che dipendono dalla condizione di potenza che deve assumersi responsabilità davanti a situazioni confuse. Non sostanzialmente diversa è la motivazione per la missione in Manciuria, dove nel maggio 1920 verrà proclamata l'indipendenza dalla Cina.

Più avanti le missioni militari torneranno ad avere una connessione più concreta e diretta con determinati interessi nazionali: saranno missioni aeronautiche, trasvolate oceaniche, presenze navali, come la crociera dell'incrociatore *Colleoni* in Giappone alla vigilia della guerra. Ma vi sarà anche un episodio rischioso, che dimostrerà come l'azzardo, mal calcolato, non paga.

Passando allo "strumento", a cosa può ricorrere un paese povero per conto suo come il Regno d'Italia, che non è in grado, per esempio, di manovrare

incentivi economici e finanziari capaci di attirare l'interesse di altri? Per condurre atti rilevanti al servizio della politica estera la scelta delle Forze Armate come mezzo appare obbligata. Ma per essere mezzo è necessario che esse non escano dal campo tecnico loro congeniale e non pretendano di effettuare le scelte di fondo. E infatti le Forze Armate italiane non avranno mai, a differenza di quelle di altri paesi, una propria politica internazionale distinta da quella del governo. Le alleanze sono un dato da assumere, non da discutere, la politica coloniale pure: ad esempio, che Riboty sia favorevole ad andare ad Assab mentre Brin vede l'Eritrea come il fumo agli occhi, è ininfluente sulla definizione degli scopi e sulla condotta delle missioni militari, perché è il Governo che decide le misure da adottare e i tempi. Albini a Tunisi, Canevaro e l'Esercito a Creta e le forze di terra e di mare in Cina, Italo Balbo in Canada, sono gestiti dalla politica estera nazionale, non viceversa. Il capo militare interessato mantiene il controllo degli aspetti tecnici, formulando se mai, ma non imponendo, suggerimenti e opinioni che abbiano valenza politica.

Uscendo per un attimo dal seminato ricorderò che analogo rapporto si manifesta anche per talune missioni speciali del tempo di guerra, come le azioni attuate o immaginate – il capo di Stato Maggiore dell'Esercito Pollio proporrà di sbarcare a Smirne, ma Giolitti temerà che il rilancio sia troppo forte per indurre la Turchia finalmente alla pace nel 1912.

Quando Revel, nell'aprile 1913, scrive che è necessario "o cambiare la Marina, o cambiare la politica", avvertendo l'inadeguatezza tecnica della flotta rispetto alla politica estera, si esprime in un contesto tecnico – uno studio in preparazione delle trattative per la seconda Convenzione navale della Triplice – tanto che sul momento il Governo non terrà alcun conto della segnalazione; e ancora, quando nel 1918 lo stesso Revel si impegna a fondo per le occupazioni adriatiche, egli rimane soltanto lo snodo militare di decisioni politiche assunte da altri: sono Orlando e Sonnino – Presidente del Consiglio e Ministro degli Esteri – che vogliano tentare la via del fatto compiuto e premono perché le operazioni siano concluse nel tempo più breve possibile.

Non deve stupire che per le missioni si ricorra in massima parte alla Marina. Strumento tradizionale di intervento e di presenza all'estero, il suo impiego presenta il massimo grado conseguibile di flessibilità, particolarmente utile nella fattispecie delle missioni militari in tempo di pace. Essa può effettuare interventi, anche in teatri lontani, realizzando nel massimo grado possibile una corrispondenza tra problemi e vertenze e il livello di impegno voluto. Il rischio di ingaggio sproporzionato o tardivo, o quello opposto della rinuncia, dovrebbe risultare meno grave con l'impiego dello strumento navale. Inoltre l'uso delle navi in funzioni della politica in tempo di pace è talmente adattabile che si può perfino prescindere dallo stabilimento preventivo del potere marittimo, sfruttando opportunamente il possibile disinteresse altrui alla questione locale.

Più impegnativo è il ruolo dell'Esercito, quando interviene come forza armata. Lasciando da parte infatti quelle missioni che hanno fini addestrativi, o economici, o diplomatico-militari, e che sono condotte relativamente da pochi elementi, la presenza delle truppe coinvolge fortemente il Paese e nei casi di specie del periodo – cito Creta, la Cina, le occupazioni adriatiche – vi si ricorre quando c'è una motivazione particolarmente importante. E si può notare che negli anni in questione, benché la logica interforze sia lontana, l'intervento di reparti dell'Esercito avviene in collaborazione con la Marina, sempre nella fase logistica, quando è possibile in quella operativa.

L'Aeronautica, naturalmente, diventa strumento autonomo di politica solo dopo la sua istituzione come arma non dipendente, nel 1923. Ma cresce rapidamente, come dimostrano le crociere transoceaniche degli anni '30. Si può forse osservare che in tempo di pace le missioni affidate all'Aeronautica non dovrebbero includere possibili componenti di ostilità, poiché alla sua destinazione l'aereo non è autonomo come la nave, ma ha bisogno di un punto di atterraggio che si deve supporre amichevole.

In tema di interventi multinazionali, l'ammiraglio Sanfelice di Monteforte cita Jomini: "quando si interviene con un contingente mediocre, non si è altro che un accessorio, e le operazioni sono dirette dalla potenza principale"; e conclude che in queste organizzazioni comanda chi dedica più risorse all'impresa comune. È naturale ed è giusto: per quanto riguarda l'Italia vi sarà sempre un problema di scelta: il Paese ha risorse limitate e non si può permettere in ogni occasione di ordinare la musica. Simili scelte per la politica estera italiana vogliono dire per Creta sì, per la Cina no. A Creta il Governo di Roma invia il suo ammiraglio più prestigioso e la forza d'intervento maggiore, in Cina la componente italiana della colonna Seymour è assai valorosa, ma numericamente modesta, e in seguito la partecipazione delle truppe italiane alle operazioni contro i Boxer oscillerà tra l'1% e il 4% delle forze internazionali agli ordini del feldmaresciallo Waldersee.

E veniamo alla catena di comando. Durante l'Italia liberale, le Forze Armate sono molto legate alla Monarchia, che simboleggia la nazione; nel giuramento degli ufficiali si parla di "bene inseparabile del Re e della Patria". In questa fase storica – che ho definito in uno scritto "Più grazia che volontà", alludendo alla formula che legittima il sovrano "Per grazia di Dio e volontà della Nazione" – si potrebbe ritenere che solo il volere del re sia fonte dell'azione delle Forze Armate. Nei fatti non è così, e non solamente perché i monarchi italiani non sono autocrati e normalmente rispettano lo Statuto. L'esecutivo ha una sua legittimazione primaria attraverso la fiducia del Parlamento che si suppone esprima la volontà del popolo. La catena di comando delle missioni militari decise in funzione della politica estera parte dal Governo, esso potrà mediare se vi fossero problemi col re, ma non risultano contrapposizioni tra esecutivo e monarca sull'uso dello strumento

militare in tempo di pace. L'etica dell'obbedienza e l'estraneità dei militari alla politica fanno il resto, così che gli ordini del Governo vengono sempre accolti con disponibilità totale.

Seguirà, col Fascismo, la fase "Più volontà che grazia". Nell'aprile 1943 Mussolini dice ad Yvon de Begnac: "La rivoluzione ha tolto alla monarchia molto più di quanto la monarchia abbia cercato di conferirle in conservatorismo e ossequio al potere per grazia divina. Alla volontà della nazione la rivoluzione ha conferito il primato politico". A parte l'uso discutibile del termine "rivoluzione", Mussolini dice una cosa vera. Dimenticando che Vittorio Emanuele III, non firmando lo stato d'assedio nel 1922, ha evitato alle squadre un rischioso confronto con il presidio di Roma, Mussolini nel 1923 crea la Milizia Volontaria Sicurezza Nazionale; nel 1925 istituisce alle proprie dirette dipendenze il capo di Stato Maggiore Generale, che nel 1927 diventerà suo "consulente militare"; ha assunto intanto poteri quasi assoluti e proseguirà col Gran Consiglio del Fascismo e col Primo Maresciallato dell'Impero, in compartecipazione col re. Questi ha sempre meno spazio, in un Paese nel quale un sottosegretario militare verrà a ripetere in Parlamento che Mussolini ha sempre ragione. E ben lo si vede subito dalla latitanza del re nell'affare di Corfù, che Mussolini avvia senza ascoltare né gli Esteri, né la Marina. La missione, anzi le due missioni, poiché prima dell'uccisione del generale Tellini era prevista anche l'occupazione navale del Dodecaneso, falliscono. Ma nel silenzio del sovrano la lunga consuetudine a riconoscere nell'esecutivo la fonte della catena di comando trova conferma anche in questa occasione, e così sarà fino al 1939.

L'ultima osservazione probabilmente superflua, concerne la lealtà e l'impegno, portato fino al sacrificio, con cui le Forze Armate, tutte le Forze Armate, agiscono durante le missioni. Vi è coraggio, intelligenza, generosità e – quel che non guasta – umanità. Penso in particolare a certi episodi che forse altri ricorderanno: in Mediterraneo, in mar Rosso, nell'America del Sud, in Cina. Ma credo che di questo nessuno dubiti.

SCENDENDO LE SCALE DEL CONSENSO (1937-1943)

MARIANO GABRIELE

Scrivendo a Stuart Mill nel marzo 1841, Tocqueville si lamenta dei suoi compatrioti: «Ad una nazione costituita in democrazia come la nostra e nella quale i vizi naturali della razza si trovano in disgraziata coincidenza con i vizi naturali dello stato sociale, a una simile nazione non possiamo concedere che prenda facilmente l'abitudine di sacrificare quella che essa crede la grandezza alla tranquillità; i grandi affari ai piccoli; non è sano lasciar credere a una simile nazione che il suo posto nel mondo è più piccolo, che essa è decaduta dal grado ove l'avevano posta i padri, ma che bisogna consolarsene costruendo ferrovie e facendo prosperare in seno alla pace, a una pace ottenuta a qualsiasi costo, il benessere di ogni privato cittadino».

Mill converrà solo in parte: «Il sentimento di *orgueil national* è l'unico sentimento rimasto di quelli che esaltano il patriottismo. Quanto questo sia vero appare ogni giorno penosamente evidente... l'unico sentimento che realmente fa appello al cuore della Francia è quello di sfida all'*étranger.* Ma in nome della Francia e della civiltà, i posteri hanno diritto di aspettarsi da uomini come voi... che insegniate ai vostri concittadini idee migliori su ciò che costituisce la gloria e l'importanza di una nazione di quelle ben abbiette che pare abbiano attualmente... la vera importanza di un paese agli occhi degli stranieri non dipende dall'altisonante rivendicazione di importanza, il cui effetto è un'impressione di irosa debolezza e non di forza. Essa dipende invece dall'operosità, dal grado di istruzione, dalla moralità, dal buon governo».

Non così pensano gli italiani a metà 1936, né lo hanno pensato quei loro padri che hanno considerato l'indipendenza come premessa di dominio. Un pò imitative e un pò velleitarie, le aspirazioni espansionistiche del Regno configurano un imperialismo misero e contrastato, ma non privo di ambizioni, accompagnate da una costante sottovalutazione dei costi. Dopotutto, nel Risorgimento, francesi e prussiani non hanno combattuto per l'Italia? E quando arriva Adua, la si ritiene un incidente di percorso.

L'intervento del 1915, deciso con leggerezza senza avere l'idea del prezzo che costerà, porta ad annoverare l'Italia tra i vincitori, ma il paese è allo stremo. I sacrifici sono stati così grandi che nulla mai potrà compensarli. Così il fascismo

eredita e gestisce un paese strutturalmente scontento, una mina vagante disposta a volere tutto e il contrario di tutto, la cui pericolosità internazionale tuttavia è frenata da due fattori: la debolezza e l'indisponibilità a pagare di nuovo dei costi elevati. Ma il fascismo vuol cambiare le cose, specie dopo la magra figura di Corfù del 1923, subito rimossa.

La propensione all'uso della forza nasce dalla convinzione di averla, e chi più di un popolo isolato, ignorante e povero, è vocato ad una simile fede? Così l'esaltazione continua della Grande Guerra e della Vittoria, assunte come prova inoppugnabile delle virtù militari degli italiani, si ferma sulle pagine belle e felici, dimenticando le brutte o sfortunate. Scompare dalla memoria la nozione di quando le perdite nazionali sono state il doppio di quelle nemiche, spariscono i 640.000 procedimenti aperti per renitenza o diserzione; Caporetto, poi, viene ricordata in simbiosi col Piave e le vittorie del 1918. Nelle scuole imperversano «Piccolo alpino» e simili, e le varie edizioni del Silva; il libro, come la vanga, è affiancato dal moschetto. La mia generazione cresce nella convinzione che l'Italia ha i migliori soldati del mondo e che la guerra, secondo l'infelice espressione di Moltke, è «un elemento dell'ordine naturale delle cose voluto da Dio».

La conquista dell'Etiopia conferma tutto, travolgendo le riserve degli scettici e degli adulti: per il bellicoso popolo italiano la guerra è strumento utile nelle relazioni internazionali. Non ci si sofferma sulla schiacciante superiorità di uomini e mezzi degli attaccanti. La proclamazione dell'impero è un'apoteosi, cui prendono parte non fascisti, perfino antifascisti, in nome della grandezza della patria. Ma entusiasmo e consenso giungono a un punto così alto che se ne può solo scendere.

Viene, infatti, la Spagna e un pò di entusiasmo scema. Più ideologica che imperialista, la nuova guerra si capisce meno: la presa di Malaga non eccita come quella di Addis Abeba. Nel marzo '37 ha luogo la cosiddetta battaglia di Guadalajara, più esattamente di Brihuega, un infortunio militare troppo spesso esagerato. Il vero disastro è politico e propagandistico: non si può più negare che ci siano in Ispagna truppe regolari italiane; Mussolini se la prende coi soldati che ora dovranno vincere o morire; i tedeschi si confermano nel disprezzo per gli italiani[1]. E finalmente dopo 15 anni i *music-hall* di Soho trascinano il Duce sui loro palcoscenici, né più clemente si mostra la stampa avversa. La propaganda

(1) Cfr H. Thomas, *Storia della guerra civile spagnola*, Torino, Einaudi, 1964, p. 406-12. «Gli italiani avanzarono per 40 km e furono ricacciati per 20; ebbero contro il tempo, l'aviazione nemica, l'inattività alleata sul Jarama e i loro stessi generali, i quali mostrarono «come non vada condotto un attacco motorizzato»; i repubblicani combatterono normalmente. Le due parti ebbero lo stesso numero di morti e feriti (2.000 e 4.000), ma gli italiani persero 300 prigionieri contro pochi dei loro avversari.

ostile schiaccia letteralmente la voce di Roma[2], tanto che in agosto Ciano ricorderà quei giorni come un incubo: «Molti cominciavano a tremare...Facemmo i capelli bianchi». E in quella occasione Mussolini dirà, alludendo a Balbo, che l'avrebbe fatta «pagare ai disfattisti di Guadalajara»[3]. Tra questi andava compreso anche il parroco di Balestrate, mandato al confino per aver spedito la nota spese dopo una messa in suffragio di un legionario e aver replicato, al segretario locale del PNF che obiettava trattarsi di onoranza resa a un caduto per la causa fascista, che «il decesso non era un fatto di causa italiana, ma un infortunio, come potrebbe accadere ad ognuno che va in cerca di lavoro in imprese difficili e di libera scelta»[4]. L'episodio cade in effetti durante una fase non breve di aggravamento della disoccupazione e del disagio economico generale, sviluppi che inevitabilmente fanno scendere l'indice di gradimento nello spirito pubblico[5].

Subentrano avvenimenti che non piacciono ad ampie componenti del popolo: l'Anschluss e le leggi razziali nel 1938, il patto d'acciaio nel 1939. Non sono sconfitte militari, ma delusioni sì. E tuttavia, malgrado l'autorevolezza della fonte, non condividerei l'affermazione di Chabod che «nel 1939 il consenso non esisteva ormai più»[6]: il fascismo ha educato generazioni nell'orto chiuso della nazione e lì ha avuto successo. Gli antifascisti contano poco. In generale, le aspirazioni della società italiana sono più pacifiche di quelle del regime, ma non senza la furbesca riserva di non perdere buone occasioni. Più che rifiutare le affermazioni di potenza, le masse ne rifiutano i costi, disposte – come ha scritto Rochat – ad accettare prezzi modesti per qualche «rapina coloniale», non quelli alti connessi agli scontri campali con grandi potenze.

Si comprende così il ritorno di fiamma per Mussolini, «salvatore della pace» nella breve illusione di Monaco, e l'approvazione della «non belligeranza»,

---

(2) Per descrivere il ripiegamento, la stampa inglese usò il termine *skedaddle* (fuga precipitosa), che di nuovo sarebbe stato impiegato nelle fasi meno felici della guerra parallela. Peraltro, tornando alla Spagna, la ritirata si svolse per un'unica strada minacciata di taglio dai carri nemici e non si vede come potesse essere eseguita ad andatura compassata.

(3) G. Ciano, *Diario 1937-1943*, a cura di R. De Felice, Milano, Rizzoli, 2° ediz., 1980, 25 e 26 agosto 1937, p. 28.

(4) S. Carbone e L. Grimaldi, *Il popolo al confino. La persecuzione fascista in Sicilia,* Roma, Ministero dei Beni Culturali e Ambientali - Archivio centrale dello Stato, 1989, p. 80-81.

(5) Cfr R. De Felice, *Mussolini il Duce*, II, *Lo Stato totalitario*, Torino, Einaudi, 1981, p. 156-253.

(6) F. Chabod, *L'Italia contemporanea (1918-1948)*, Torino, Einaudi, 1961, p. 99. Per il commento di De Felice, cfr *Mussolini l'alleato. L'Italia in guerra*, tomo 2 *Crisi e agonia del regime,* Torino, Einaudi, 1990, p. 571 sgg.

creduta neutralità e disimpegno dell'Italia dal conflitto; per Duce e regime, invece, si tratta solo di una sgradevole attesa imposta dalla situazione finanziaria e dall'impreparazione militare. In questa fase vi sono contrasti tra regime e popolo, che simpatizza più per i francesi che per i tedeschi e resta ancora freddino davanti alle fulminanti campagne di Polonia e di Scandinavia. Ma crollerà la Francia; Simona Colarizi rileva che questo disastro viene accolto nel silenzio, poi, dopo una settimana, si avvertono pruriti d'interventismo. Un rapporto al Duce del 17 maggio recita: «Oggi il popolo è tutto francofobo e anglofobo. Si vuole correre subito alla guerra perché ansiosi occhi si posano su Nizza, Corsica, Malta, Cipro, Corfù. Dicono: i tedeschi conquistano tanto e noi vogliamo conquistare il nostro. L'impazienza a questo riguardo è tale che si teme di arrivare tardi sulla pista di vittoria dell'Asse». Per la verità un altro informatore, tre giorni prima, ha gettato acqua sul fuoco, stimando solo nel 5% coloro che si sarebbero gettati a capofitto nella guerra e avvertendo che senza «grossissimi successi iniziali si darebbe luogo ad inutili scoramenti»(7).

Paolo Monelli conferma che la letizia per l'intervento non è generale: «ricorderò sempre, di quel 10 giugno, mentre Mussolini annunciava la guerra... lo sbigottimento, i visi gravi, gli occhi a terra di gente che si era radunata in via dell'Impero»(8). Qualche genitore trema, molti trovano ripugnante attaccare la Francia; ma le generazioni del Littorio, che il regime si è allevato nella latitanza delle famiglie, mostrano entusiasmo: un giorno da esse, ben più che dai combattenti, uscirà il nucleo più compatto dei fascisti repubblicani.

Nei ricordi di Miriam Mafai, Roma, come altre città, era felice quel 10 giugno del 1940; il conflitto sarebbe durato settimane e la vittoria era certa. Se la disoccupazione era molta, se orzo e cicoria erano diventati caffè dal maggio '39, se dal settembre seguente c'era carne solo due volte la settimana ed il prezzo del pesce era salito alle stelle(9), poco importava poiché gli italiani stavano per mettere le mani, in Europa e in Africa, su terre e ricchezze altrui. Il patriottismo degli italiani era franato da tempo nel nazionalismo e poi nell'imperialismo, che nel giugno 1940 si poteva credere di affermare a buon prezzo(10). Esagera Mussolini,

---

(7) S. Colarizi, *L'opinione pubblica italiana di fronte all'intervento in guerra*, in *L'Italia e la politica di potenza*, a cura di E. Di Nolfo, R.H. Rainero, B. Vigezzi, Milano, Marzorati, 1985, pp. 287-301. Anche Berlino e Tokyo si attendevano immediate vittorie e conquiste italiane; vedi M. Gabriele, *Malta. Operazione C 3*, Roma, USMM, 2° ediz., 1990, p. 35-38.

(8) P. Monelli, *Roma 1943*, Torino, Einaudi, 1993, p. 7.

(9) M. Mafai, *Pane nero*, Milano, Mondadori (Le Scie), 1987. p. 13-81.

(10) Anche E. J. Hobsbawn, *Il secolo breve. 1914-1990*, Milano, Rizzoli (BUR), 2000, p. 189, ritiene che Mussolini «concluse, erroneamente ma non del tutto irragionevolmente, che i tedeschi avevano vinto e si accinse a dichiarare la guerra».

la notte precedente la morte, quando dice a Pierluigi Bellini delle Stelle che è stato il popolo a volere la guerra[11], ma esagera anche Churchill quando vuol far credere di pensare che «un uomo, un uomo solo» ha portato l'Italia nel conflitto. Non pochi italiani si illusero di raccogliere i frutti di una vittoria a basso costo, proprio come il duce; solo, con minore ostinazione.

La guerra dimostra subito che non basta professare la morale del successo per ottenerlo. In mancanza di altre vittorie compensative, il fiasco sul fronte alpino e lo schiaffo del bombardamento francese di Genova lasciano il segno; anche dal mare non arrivano buone notizie: l'occasione perduta di punta Stilo, la sconfitta di capo Spada. Eppure Mussolini, secondo Ciano, vive la «guerra in uno stato d'esaltazione metafisica, come se suo fine fosse d'indurire, con la fatica e il sacrificio, gli italiani»[12]. Questa fissazione viene da lontano e durerà sino alla fine dei suoi giorni, caratterizzando il curioso rapporto di amore-odio del Duce verso i suoi compatrioti. La difficoltà di condurre una politica di forza senza la forza lo esasperava e lo induceva a riconoscere in una correggibile insufficienza del popolo la chiave dei fallimenti, non in un errore suo nel proporre obiettivi non in linea con gli strumenti che aveva.

Già durante l'estate del '40 le limitazioni dei generi di consumo e le incursioni avversarie fanno capire che la guerra presenta degli inconvenienti. La corrispondenza proveniente dalle famiglie e diretta ai militari, controllata dalla censura, denuncia preoccupazioni: il magro sussidio giornaliero non basta per comprare il pane e gli strati più poveri della popolazione soffrono per le privazioni fin dall'inizio. Gli attacchi aerei su centri di tutta l'Italia creano turbamento, dopo le smargiassate del tempo di pace. Informative di fonte vaticana apprezzano che l'Italia non potrebbe «resistere ad una forte scossa» e che «si e no il trenta per cento appoggerebbe il regime fascista».

La propaganda interna predica l'odio al nemico, ma da Milano in luglio e agosto i rapporti riferiscono un rafforzamento del sentimento antitedesco, che

---

(11) Secondo il rapporto del Bellini del 15 maggio 1945, avrebbe aggiunto: «nel giugno 1940 tutti gli italiani volevano la guerra ed a me fu detto tante volte:«Cosa aspetti ad entrare? Non vedi che è il momento buono? Vuoi entrare per ultimo per fare la parte dell'avvoltoio?' e tante altre cose». Cfr M. Viganò, *Arresto ed esecuzione di Mussolini nei rapporti della Guardia di Finanza*, in «Italia contemporanea», n. 202, marzo 1996, p. 134.

(12) G. Bottai, *Diario 1935-1944*, a cura di G.B. Guerri, Milano, Rizzoli, 1982, 4 luglio 1940, p. 210. Pochi giorni prima il duce si è di nuovo lamentato dell'insufficienza del suo popolo: «È la materia prima che mi manca. Anche Michelangelo aveva bisogno di marmo per fare le sue statue. Se avesse avuto soltanto dell'argilla, sarebbe stato soltanto un ceramista. Un popolo che è stato per sedici secoli incudine, non può, in pochi anni, diventare martello». Ciano, cit., 21 giugno 1940, pp. 444-445.

Paolo Monelli definirà «antico e giusto nelle genti d'Italia». E tuttavia, anche se i bombardamenti di Milano vanno nel conto dei germanici perché considerati rappresaglia per quelli su Londra, proprio nei tedeschi l'opinione pubblica ripone ogni speranza: «tutti attendevano ogni giorno le notizie d'uno sbarco in Inghilterra». Ciò avrebbe risolto in modo ancora conveniente il problema della guerra, non tanto per «le incapacità temperamentali del popolo italiano a fronteggiare una forte opposizione», quanto perché «l'Italia, paragonata alla Germania sia in organizzazione civile sia in criminalità, fa soltanto la figura di un povero dilettante provinciale» (opinioni, l'una e l'altra, del *Foreign Office*)[13]. La stessa cosa si può dire dal punto di vista militare. Ma i tedeschi non sbarcano, e quando in Italia si comprende che l'operazione «Leone di mare» è stata rinviata *sine die* ulteriori timori si diffondono: se i germanici non possono sbarcare, quando e come finirà la guerra?

Con l'autunno e l'inverno arrivano Taranto, la sconfitta in Grecia, il disastro in Africa settentrionale. L'Italia che ha dichiarato la guerra ora fa la figura dei pifferi di montagna. Una specie di complesso di colpa collettivo provoca più fatalismo che odio nelle città bombardate: le informative di polizia parlano di «calma agnostica» a Napoli; a Genova dicono che se per dieci giorni la città subisse il trattamento di Londra «è fuori dubbio che la situazione politica sarebbe da considerarsi veramente pericolosa». La Grecia induce «pessimismo» e «rassegnazione»; tra i militari albanesi c'è una crisi di fedeltà e la Guardia di Finanza, oltre che combattere, ha da fare coi disertori che fuggono con le armi ed danno informazioni ai greci[14]. Con l'Africa settentrionale a Padova «la depressione dello spirito pubblico aumenta ogni giorno di più» per i caduti, i prigionieri e la

(13) Cfr M.G. Knox, *La guerra di Mussolini 1939-1941*, Roma, Editori Riuniti, 1984, p. 247; A. Toso, *Autobiografia della R. Marina attraverso le lettere censurate nella II guerra mondiale*, I, in «Bollettino d'Archivio dell'USMM», XII, giugno 1999, pp. 200-01 e 210-12; A. Santoni, *Le valutazioni britanniche d'anteguerra sulle capacità militari dell'Italia, ibidem*, pp. 16 e 19.

(14) Comando Generale della Guardia di Finanza, Roma, Archivio del Museo Storico, fasc. 616. Quanto alla partecipazione ai combattimenti, si riporta solo un breve stralcio della lettera del s.ten. Luigi D'Amaro (1° btg, 2ª compagnia) dall'ospedale di Foggia al suo colonnello (21 dicembre 1940): «Nella giornata del 13 corr., dopo poche ore che il Btg e più precisamente la 1° e la 2° Cp. avevano raggiunto la linea più avanzata del fuoco, il nemico sferrò un violentissimo attacco contro le posizioni, appena organizzate, di dette compagnie. L'attacco stesso ebbe carattere di particolare forza sul fronte della 2ª. Dopo strenua resistenza, protrattasi per parecchie ore senza perdita alcuna, nel tardo pomeriggio del 13, alla testa della 2° Cp., sono caduti il capitano Smalto, il s.ten. Mattiello e il brigadiere Feroldi. Molti feriti, tra cui lo scrivente, che ha avuto il collo trapassato da un proiettile, senza però alcuna lesione di organi vitali. Nonostante le perdite, particolarmente dolorose, le posizioni sono state mantenute». *Ibidem*, fasc. 925.

perdita del territorio; da Bologna, la fascista città della X Legio, il 4 gennaio 1941 si scrive: «il nemico interno sarebbe poi la grande falange degli italiani che non sentono e non approvano la politica del Regime». Nel dicembre 1940 scoppia una rissa, a Trento, tra militi e alpini. All'inizio del 1941 viene segnalato che «dalla rassegnazione si sta passando al disfattismo».

È inutile che Mussolini si arrabbi: ha fallito nella costruzione della nazione invincibile, ed è vano che cambi questo o quello. Secondo l'OVRA, i militari di carriera cominciano a diffidare di lui ed a considerare i fascisti come intrusi; in Marina si dice che «dopo la guerra la marcia su Roma la faranno le stellette». Con le sconfitte, il regime crolla nella coscienza popolare, anche se nella parte più semplice sopravvive il mito del Duce che vede e provvede, buono e bravo ma ingannato da ignoti cattivi. Entro questi limiti è vero quel che scrive De Felice, specie se consideriamo la diversa cadenza temporale con cui la sfiducia popolare si manifesta: prima l'apparato, la gerarchia, il regime, il fascismo; poi, e perfino con remore, Mussolini. Ciò non toglie che le disavventure militari lascino il popolo scontento e col desiderio di pace, indifferente ormai alla speranza di futuri trionfi. Una relazione fiduciaria dell'agosto '41, intitolata «Verso la disgregazione dello Stato fascista?». Dice che dopo la Grecia anche il «rispetto per il Duce, sentito o simulato, (è stato) messo però completamente in disparte da allora e sostituito da uno stato di tollerante dispregio e di malcelato astio»(15).

Tra coloro che ritirano il consenso al duce troviamo anche Annibale Bergonzoli, comandante della divisione «Littorio» in Ispagna e del XXIII Corpo d'Armata in Libia, dove è stato catturato. Dichiara agli inglesi che «sua sincera ambizione è di vivere abbastanza da potersi ribellare contro il marciume dell'attuale regime italiano». E per un pò gli inglesi pensano a lui come capo di un esercito antifascista da reclutare tra i prigionieri sotto la bandiera di un «*Free Italy Movement*» da allocare in Cirenaica, costituita in Libera Colonia Italiana. Sappiamo dall'ambasciata britannica di Berna che per il «*Free Movement*» simpatizzano anche il *general manager* della Snia Viscosa, conte Comito, il maresciallo Caviglia e la medaglia d'oro dell'Aeronautica Ernesto Cabruna(16).

Nino Valeri, peraltro, richiama anche un'altra faccia della realtà italiana: «i giovani cresciuti nel fascismo, isolati dalla vita politica, erano nella loro grande maggioranza, sostanzialmente fascisti. Abituati ad ubbidire... accettarono, in genere, la guerra... Al fondo dell'atteggiamento dei più vi era, fino alla caduta del

---

(15) S. Colarizi, *L'opinione degli italiani sotto il regime*. 1929-1943, Roma-Bari, Laterza, 1991, p. 339-48; R. De Felice, *Mussolini l'alleato*, tomo II, cit., p. 681-83.

(16) A Santoni, *Doveva consegnarsi al nemico nei porti della Cirenaica Libera*, e *Tutti gli uomini del Re*, in «Storia Illustrata», 1982, agosto, p. 87-89, e settembre, p. 112.

regime, una forma di silenziosa ubbidienza quasi fatalistica, a ciò che essi ritenevano essere il loro dovere verso la patria, verso il duce, e il destino imperiale». Da essi vengono i volontari veri, in particolare i «Giovani Fascisti», nei quali patriottismo e spirito d'avventura si sposano con l'adesione al fascismo e alla guerra. Luigi Ceva nota che sono «almeno 24.000» e che risultano combattenti straordinari: a Bir el Gobi, nel dicembre 1941, un migliaio di loro rigetterà una brigata indiana, frustrando l'azione di un intero corpo d'armata (17).

Con l'arrivo della Germania in Mediterraneo e di Rommel in Libia si verifica un miglioramento della situazione militare e l'opinione pubblica si rianima un poco, però non scompare l'amarezza per gli scacchi subiti che induce ad attribuire ai tedeschi ogni vittoria dell'Asse. In giugno, l'attacco alla Russia desta costernazione perché la guerra, adesso, non finirà più. Nella classe operaia risorge l'opposizione socialista e la Chiesa, che si è sperato di mobilitare in una crociata, delude. La guerra ideologica contro il bolscevismo non si rivela un lievito capace di sollevare gli spiriti. Secondo un'informativa, pessimismo ed «abulia amorfa» tornano a dilagare. Difetta la fiducia, la borghesia è stanca, ma vanamente Mussolini se la prende con essa perché nella classe operaia non pochi esprimono la certezza che alla fine l'Unione Sovietica vincerà. Manca, soprattutto, quella fede che il Duce si ostina a pretendere dagli italiani, resi dalla loro storia più scettici di altri. E poi, la filosofia del successo si basa, appunto, sul successo, che è mancato nel conflitto, in allora supposto breve e vittorioso. Anche le menzogne sullo strapotere delle armate avversarie in Africa settentrionale sono controproducenti: non ha spiegato Machiavelli, fin dal 1513, «che tutti è profeti armati vinsono, e li disarmati ruinarono?».

Tra privazioni e bombardamenti, il disagio interno cresce; la fame comincia a mordere, mancano le scarpe, manca tutto. Da Grottaglie una madre scrive al figlio combattente in Africa: «la vita che si trascorre è brutta... ci stiamo morendo, non si trova niente e si consuma tanto e non si mangia niente. Ci siamo tolti il vizio di mangiare il pane». E la figlia, ad un marittimo imbarcato: «la fame ci ha sfiniti, tutti i giorni si spendono tanti denari e si sta digiuni. La mamma sta diventando pazza... Però ci sono persone che possono spendere... e tolgono la roba a noi». Si tratta di un motivo ricorrente che disgrega la società tra le persone comuni e coloro che possono accaparrare generi o comprarli alla borsa nera. Tra questi c'è la piccola gerarchia locale fascista contro la quale monta l'odio sociale e si estende al fascismo, a tutti quelli che comandano. Un rapporto da Firenze, a gennaio 1941, avverte che «tra gli intellettuali e i borghesi il disfattismo trova i

(17) N. Valeri, *Da Mussolini a Badoglio*, in *20° secolo. Storia del mondo contemporaneo*, Milano, Mondadori, 1971, vol. V, p. 133-39; L. Ceva, *Africa Settentrionale 1940-1943*, Roma, Bonacci, 1982, p. 23, 50-54.

più caldi fautori»; il fascismo è definito una «cancrena» che rovina tutto, ed ora anche gli strati sociali che l'avevano accettato lo scoprono liberticida e lo ripudiano. La guerra è sua ed è ingiusta; su questo borghesi e proletari, costretti a sopportare analoghi disagi e pericoli, sono d'accordo. E poi, continua ad andar male, perché se è vero che ad aprile si torna a Bengasi, l'impero è perduto; è stato l'impero più breve del mondo e poiché vi si è riversato l'antico affetto per l'Eritrea, il dolore per la perdita è «stato vero e profondo»(18).

Da Genova, colpita a febbraio dal mare sotto il naso della flotta italiana, si riferisce a settembre che «il sentimento del pubblico nei riguardi della guerra peggiora di giorno in giorno». Le relazioni della censura della Marina, che nel 1940 avevano usato il termine «apprensione» per i bombardamenti, parlano ora di «allarmismo»e lamentano una «svalutazione delle nostre operazioni». Verso fine '41 le lettere rivelano una diffusione crescente di rassegnazione e passività. Ci si raccomanda ormai all'aiuto divino: «Si è notato nella corrispondenza un accentuarsi del sentimento religioso, con invocazioni ai Santi e alla Madonna, in special modo in relazione ad alcune incursioni aeree di popolosi centri del mezzogiorno». In simili circostanze, naturalmente, la propaganda nazionale fallisce: la gente non si fida più e cerca la BBC, il Vaticano, Mosca. L'ottimismo dei commentatori dell'EIAR muove al riso, ma quando arriva Mario Appelius e tenta di predicare lacrime e sangue, ci si deprime, perché i sacrifici imposti sono già stati pesanti e non se ne vorrebbero sopportare più. Il richiamo ad altri momenti della storia nazionale irrita; malgrado l'eroismo dei combattenti, lo spirito pubblico non si riprende dalle sconfitte. Nell'Università di Roma il professor Giuseppe Ugo Papi, mutilato del '15-'18, non si trattiene dal dire agli studenti: «Ahimé, dopo la fine della guerra ciascuno potrà dire con orgoglio: io sono svizzero, io sono americano; ma noi italiani potremo essere tutt'al più tollerati».

La questione dell'alimentazione e dei prezzi è grave e lo diventa sempre più in un paese di mercato nero, dove autorità di governo e regime sono incapaci di assicurare il controllo. Il costo della vita passa dall'indice generale 529 del 1940 a 612 nel '41 ed a 708 nel '42: l'aumento è del 43%, ma per gli alimentari è del 67%. Specie nel Sud il problema è stato avvertito pesantemente fin dall'inizio, ma in seguito anche il resto d'Italia ne soffre. Un altro scalino viene sceso col razionamento del pane nell'ottobre 1941: sono 200 grammi al giorno, che caleranno a 150 nel marzo 1942. È colpito così l'alimento dei poveri, di quelli che si sono fino ad ora salvati col pane, non potendo accedere ad altri cibi più nobili. Ma il governo non può farne a meno, ché la produzione agricola, in carenza di fertilizzanti e di mano d'opera, cala dall'indice 98 del 1940 ad 84 nel '42 ed a 75,6 nel '43.

(18) Monelli, *cit.*, p. 11.

Non è problema risolvibile con gli orti di guerra. Del resto, tutti i consumi sono colpiti: benzina, elettricità, gas; dal novembre '41 le auto a benzina non possono circolare, dal settembre '42 sarà proibita la vendita di automobili; i trasporti pubblici riducono i servizi. Dal 1° gennaio 1943 sarà sospesa la vendita di seta e cotone.

Ma ritorniamo alla fine del '41. A dicembre, gli Stati Uniti sono in guerra e «da questo momento – cito la Colarizi – inizia per il fascismo una parabola in discesa che via via si fa sempre più precipitosa fino al crollo finale nel luglio 1943»[19].

Nel gennaio '42 il parrucchiere Leonardo Patanè viene arrestato a Milano per disfattismo; imprudentemente ha fatto leggere a un giovane fascista un elenco di titoli di film, ciascuno accostato, più o meno spiritosamente, ad una persona o ad un concetto; per esempio: «un'ora sola ti vorrei: duce; paradiso perduto: l'impero; l'eterna illusione: vincere; non è una cosa seria: il fascismo». Gli danno cinque anni di confino, ma ne daranno solo tre in aprile all'impiegato Raffaele Berardi di Ancona, che pure aveva aggiunto qualche nuova metafora graffiante, come «uomini sul fondo: squadra navale italiana». Sempre in aprile la Pubblica Sicurezza acquisisce un volantino che contiene questi *slogan*: «A chi la libertà? A noi! A chi la pace? A noi! A chi il lavoro? A noi! A chi Mussolini? Ai tedeschi!»[20]. Sono piccole cose, naturalmente, ma sono sintomi.

In Africa come in Russia, i combattenti fanno il loro dovere, convinti che ad esso «non ci si può sottrarre per un senso di solidarietà verso i più, per obbedienza ai codici d'onore del tempo, per dignità verso se stessi»[21]. Ma alle loro spalle il fronte interno cede, e se per qualche mese tra primavera ed estate la frana pare scongiurata in coincidenza con l'avanzata in Egitto, alla fine dell'anno verrà il crollo. Il 1942, infatti, deciderà la guerra in Russia (Stalingrado), nel Mediterraneo (El Alamein), nel Pacifico (Midway e Guadalcanal): nel 1943 gli eventi concluderanno nella resa della VI armata tedesca, nell'espulsione dell'Asse dall'Africa e nella ritirata nipponica dalle Salomone meridionali. In febbraio l'ammiraglio Ducci ha scritto su «Oggi» un articolo, evidenziando i vantaggi che gli inglesi trarrebbero da uno sbarco nella Norvegia settentrionale; i tedeschi si sono inalberati

(19) Testimonianza del dottor Leonetto de Leon all'autore (Roma, 17 maggio 2003); Valeri, *cit.*, p. 136; Colarizi, *L'opinione degli italiani*, ecc., *cit.*, p. 349-76; Toso, *cit.*, p. 203-06 e 213.

(20) Carbone e Grimaldi, *cit.*, p. 107-08 e 397-98; Archivio Centrale dello Stato, *Volantini antifascisti nelle carte della Pubblica Sicurezza (1926-1943)*, Roma, Ministero per i beni culturali e ambientali, 1995, p. 173.

(21) Ceva, *cit.*, p. 179.

e Mussolini ha soppresso il giornale, incoraggiato da Ciano. Con tutto quello che è già successo sul mare, gli uni e gli altri credono, forse, che gli inglesi non ci arrivino e che l'Ammiragliato, leggendo «Oggi», riceva la rivelazione[22].

In marzo, dopo un incontro con Canaris, il colonnello Amè del SIM fa sapere che anche «il popolo tedesco è stanco di vittorie e non crede più alla Vittoria». Dalla Russia, dove «le perdite sono forti» e dalla Polonia giungono echi degli orrori commessi dai nazisti. A giugno, scandalo all'ambasciata tedesca: viene arrestato come spia l'addetto culturale Sauer, il quale «non agiva per denaro, ma in odio al Nazismo e al Fascismo». Sono passati due mesi da quando il generale Hazon dei Carabinieri ha avvertito del «grande distacco del Paese dal Partito, che non gioca più come elemento importante nella vita nazionale». Più o meno capiscono tutti: solo Mussolini, che Bottai definisce «autodidatta» e «cattivo scolaro», dirà a novembre «che la situazione interna è solida eccezion fatta per i bracaioli»; è un uomo stanco e malato, ma si ostina a negare l'evidenza.

Si tratta, purtroppo, di un'evidenza dolorosa e lampante. Anzitutto la fame: appena la razione del pane scende a 150 grammi, si produce un «effetto dirompente». Ciano annota che il provvedimento «è stato accolto dal popolo con disperazione». «A Venezia si sono avute le prime manifestazioni per il pane di un certo rilievo»; accadono «incidenti... a Matera, ove gruppi di donne hanno assaltato il Circolo del Littorio e sono state disperse dai Carabinieri, costretti a sparare in aria»; anche a Firenze e a Genova le lamentele sono vivaci; la Sicilia è una polveriera che rischia di esplodere. Le proteste non si placano e investono tutta l'Italia, le donne sono furiose e non si possono più reprimere: ci privano di tutto! Gli agricoltori non consegnano tutto il grano, in certi casi sparano anche, incuranti che la loro disobbedienza in tempo di guerra configuri il tradimento. La censura della Marina rileva che neanche la produzione ortofrutticola della buona stagione compensa la situazione: la corsa dei prezzi, che il regime è incapace di frenare, esclude una parte notevole della popolazione dall'accesso a molti generi, oltre che alla borsa nera.

L'ultimo trimestre del '42 è tragico. I bombardamenti, violenti e indiscriminati, distruggono le grandi città del nord provocando «anche manifestazioni di spavento e di panico»: per lo stesso motivo la popolazione è terrorizzata pure in Germania, ma Mussolini si arrabbia col popolo genovese «il più ostile alla guerra...

(22) Ciano, *cit.*, 7, 8 febbraio 1942, p. 588. Poco dopo invece non succede niente per un articolo di Corbino sul fabbisogno di tonnellaggio dopo la guerra, dal quale non emerge certo la fiducia nella vittoria dell'Asse: forse perché esce su una rivista economica e non tutti la leggono. Cfr E. Corbino, *Gli effetti della seconda guerra mondiale sul naviglio mercantile e previsioni per il dopoguerra*, in «Giornale degli economisti e Annali di economia», IV, nuova serie, fasc. 3-4, marzo-aprile 1942, XX, p. 109-18.

ha dato prova di debolezza morale», mentre elogia i napoletani, capaci a suo dire di comporre canzonette ironiche sugli inglesi durante le incursioni. In realtà, alle maledizioni istintive per il nemico distruttore e omicida si aggiunge spesso l'ammissione che fa il suo gioco, come lo faceva l'Asse al tempo della «coventrizzazione». Intanto però, tra sfollati e sinistrati, la confusione aumenta; da Milano una moglie scrive ad un capo segnalatore:«Vuoi sentire una bravura? Ordinano lo sfollamento e si cerca di andare via, ma poi se la casa non si occupa e non si dorme la requisiscono per i sinistrati e quando torni non è più tua. Che c'entriamo noi che veniamo così inutilmente massacrati?».

Le reazioni dei civili e dei militari sono diverse. I soldati combattono ancora con coraggio, ma alle loro spalle il paese è piegato; pudicamente le censure segnalano in crescente diffusione tra le famiglie una stanchezza e un disagio che mascherano sempre meno una realtà di cedimento. La fidanzata di un 2° capo imbarcato, a giugno ha scritto.«La senti anche tu l'inutilità del sognare, dello sperare? Anche tu vedi naufragare le illusioni... una per una»; a ottobre una moglie scrive ad un prigioniero: «Sono stanca di questa vita, sono stanca di pregare i Santi, tanto pare che non ascoltino... non ne posso più, sento che in me va tutto all'esaurimento, pazienza, forza, coraggio, fede,... tutto». Non può quindi meravigliare che i fiduciari di Genova segnalino il 30 ottobre una «vera e propria ondata di antifascismo» e il 18 novembre riferiscano: «I commenti della popolazione sono qualcosa di impressionante. Nei ricoveri, sui tram, nei locali pubblici non si sente che parlare con una tale violenza di linguaggio contro il Regime e contro il Duce da fare spavento». Due mesi prima, dalla stessa città, un'altra relazione fiduciaria aveva dato, non del tutto a torto, una valutazione disperata, ma sul momento confortante: «Aspettano l'aiuto da fuori. Le pecore italiane da sole non si muoveranno». A fine '42 e poi nel '43 membri della famiglia reale, generali, diplomatici, industriali si agitano per uscire dalla guerra; alcuni congiurano anche, ma il silenzio del re li ferma tutti. Intanto cade Tripoli e a Casablanca Roosevelt e Churchill pretendono ora la resa incondizionata.

Li si può capire: ormai anche a Tirana «la ribellione serpeggia ... male in Russia... male in Libia»; il generale Favagrossa stima tra lo 0,50% e lo 0,75% la quota italiana della produzione mondiale di armi. E tuttavia Mussolini, stanco e malato, rimane ottimista: il 20 e 21 gennaio ha confermato «la decisione di marciare con la Germania sino alla fine»; il 6 febbraio cambia di nuovo i ministri. Ma le disfatte militari – ha scritto Valeri – sono «l'elemento specifico risolutivo della crisi interna del paese che, intrecciandosi col turbamento economico e con il crescente malcontento politico segn(a) l'inizio di un movimento di rivolta». Un movimento troppo lento: Ambrosio complotta da gennaio, ma solo a luglio dirà a Mussolini, se lo disse: «Dietro le spalle voi non avete più un fascista».

La Mafai ricorda che: «La gente non prega più per la vittoria dell'Italia, prega per la pace». Secondo Monelli, Mussolini, grazie all'infantile mito dell'infallibile, era ancora più dimenticato che impopolare, però già dall'anno prima le dissonanze si sono fatte frequenti, anche se raramente hanno attinto l'incisiva espressività dell'operaia Maria Bonomo di Pantelleria, arrestata il 27 giugno 1942 per aver dichiarato: «Se avessi il duce sotto le mie mani, gli taglierei il collo»(23).

Nel 1943 la situazione generale va a picco. A Milano circola una nuova interpretazione della sigla UPIM: Uniamoci Per Impiccare Mussolini; a Roma c'è una preghiera che ne auspica il funerale. Anche Farinacci si spaventa perché il partito è assente e impotente e dovunque «si critica e si inveisce contro il regime, e si denigra addirittura il Duce»; tra i gerarchi minori, a livello locale, si avvertono sintomi di panico. Radio Londra adesso è diventata meno amichevole e pretende che gli italiani abbattano il fascismo se vogliono clemenza. A marzo, arrivano gli scioperi: ce ne sono stati anche prima durante la guerra, ma piccole cose, le mondine di qua, le tabaccaie di là, qualche filanda ferma. Ora però l'affare è grosso: a Torino si ferma la FIAT, grandi industrie a Milano, altri stabilimenti in Piemonte. Non so se la storiografia antifascista ne ha esagerato la portata, la valenza e le conseguenze, ma certo lo sciopero è politico e si tratta di un evento molto serio e grave, come sono seri alcuni episodi di ribellione antifascista a Porto Vado e a Padova, di cui è traccia nell'archivio della Guardia di Finanza. Non è serio invece il girotondo dei principini intorno al re, riportato da Bottai:«Giro, girotondo – la flotta è andata a fondo – l'Impero se n'è andato – il Duce ci ha fregato – Se vince l'Inghilterra – anche nonno va per terra». E certo è che davanti al pronunciamento operaio Mussolini abbaia, ma non morde.

In questo clima Vidussoni, ancora per poco segretario del PNF, il 13 marzo ha presentato al Duce «le imponenti cifre del tesseramento fascista»; un rituale vieto e privo di senso quando c'è una moglie di marittimo che scrive: «Fate conoscere che siete imbarcati con L 250 al mese: vi riunite tutti e dite che una famiglia non può vivere con questo mensile».

Maggio segna la fine della resistenza in Tunisia, nella luce vana di un particolare eroismo italiano, anche se il generale Montgomery non ne pare informato. È comunque una nuova sconfitta, e il censore della Marina puntualizza

---

(23) Comando Generale della Guardia di Finanza, Archivio del Museo Storico, Roma, fasc. 643; Ciano, *cit.*, 16, 27, 28 marzo; 30 settembre; 23, 24, 29 ottobre; 21 novembre; 9 dicembre 1942; 5, 18, 20, 21, 27, 28 gennaio 1943 (p. 601-04, 652, 658, 660, 669, 676, 686, 690-91, 693); Mafai, *cit.*, p. 134-55; Colarizi, *L'opinione degli italiani, ecc.*, *cit.*, p. 207-23 e 378-83; Monelli, *cit.*, p. 18-71; Carbone e Grimaldi, *cit.*, p. 117; Toso, *cit.*, p. 225, 245.

la situazione come emerge dalla corrispondenza:«La perdita della Tunisia e l'aumentata attività aerea del nemico che si abbatte sulle nostre città...ha causato, oltre alle numerose perdite familiari, un inevitabile e grave disagio economico, un sensibile orgasmo e qualche volta un senso di scoraggiamento...manifestazioni di spirito depresso e di penosa rassegnazione». È prosa ufficiale, più chiara è la fidanzata a un marinaio imbarcato:«Noi sfollati soffriamo tutto il soffribile, se dovremo soffrire di più, vi dico per tutti che non avremo la forza di sopportarlo».

Scocca l'ora della Sicilia. Bottai parla con Scorza, nuovo segretario del Partito, che ne torna il 12 giugno:«Mi descrive il terrore delle incursioni, lo squallore sinistro di Palermo, il panico endemico di Messina... Domando dello stato d'animo delle popolazioni; e lo dice irrigidito in una specie di fatalismo disumano, fuor d'ogni fede, fuori, certo, della fede fascista, distrutta dallo spettacolo dei disservizi, del disordine, del caos. Cerco di sapere delle difese tecniche, militari. E lo vedo tentennare il capo»(24).

È questa l'isola che l'OSS, a metà febbraio, ha valutato piena di patriottismo e intrisa di lealtà all'Italia, non demoralizzata malgrado le morti, le privazioni e la stanchezza della guerra. Nelle carte Alicicco di Mussolini c'è un fascicolo «Sicilia», nel cui sottofascicolo «Contegno della popolazione» figura la traduzione di un fondo del «Times» del 23 luglio 1943: «I siciliani sono felici di veder partire i fascisti e gli odiati tedeschi... Durante i 20 anni del suo regno il fascismo non è mai riuscito ad attirarsi molte simpatie nell'isola... Ultimamente, appare con chiarezza che l'avversione locale per il fascismo era aumentata in seguito ai severi razionamenti dei generi alimentari... Essa è stata strizzata come uno dei suoi limoni»(25).

Nessuno crede più alla vittoria. Il sottotenente Luigi Rosselli, di Genova, deve approntare un trinceramento antisbarco nei pressi di Taranto; l'ordine è stato accompagnato con questo viatico dal colonnello: «Scavate, scavate. Poi, quando ci picchian dentro, disgraziato chi ci capita». I medici dell'ultima ora fanno di peggio: in Sicilia Scorza si è scontrato con l'ammiraglio Barone, comandante di Marisicilia, che non ne ha voluto sapere di affidare alla milizia la difesa dei porti. Così l'ammiraglio è indagato dall'OVRA e in giugno lo si manda ad Ischia in licenza obbligata. Ma Pietro Barone è un osso duro, anche se non si è mai occupato di politica: alla notizia dello sbarco si precipita in Sicilia, riprende il

---

(24) R. Battaglia, *Storia della resistenza italiana*, Torino, Einaudi, 1964, p. 46-58; Valeri, *cit.*, p. 136; Bottai, *cit.*, 1, 12 giugno 1943, p. 380, 382; Colarizi, *L'opinione degli italiani, ecc.*, *cit.*, p. 387-407; Toso, *cit.*, p. 240-41.

(25) A. Santoni, *Le operazioni in Sicilia e in Calabria*, Roma, SME – Ufficio Storico, 1983, p. 38-42.

comando dalle mani dell'ammiraglio Da Zara che lo ha sostituito, e fino all'ultimo guiderà la difesa della sua isola (Barone è di Modica) e il passaggio in Calabria di uomini ed armi.

La sorte della Sicilia è segnata, come quella dell'Italia. A Roma tutti sono ossessionati dalla necessità di esautorare Mussolini, che non se ne vuole andare; perfino Farinacci sferra un «violento attacco contro il Duce» davanti all'ambasciatore tedesco. Però ancora non succede niente.

Durante il pomeriggio del 24 luglio Roberto Suster, direttore dell'agenzia Stefani (il cui presidente, suicida, sarà l'unica vittima della caduta del fascismo), si lascia andare con Monelli ad uno sfogo violento e disperato:« Mussolini è pazzo, pazzo nella testa, non è più capace di pensare, è un abulico irresponsabile». Nella notte anche il Gran Consiglio del Fascismo ritira la fiducia al duce. Non ci sono più gradini da scendere.

La sera del 25, al caffè Aragno, un giornalista chiede al poeta Cardarelli:«Lei che ne pensa?». Insorge un seniore della Milizia, protestando che quel pronome non si usa più, e si prende una sediata da Mario Pannunzio; «in questo momento entra trafelato Corrado Sofia siciliano: 'Hanno arrestato Mussolini – grida – hanno arrestato Mussolini', sembra la fine della Cavalleria rusticana»(26). Non lo era, purtroppo.

(26) Testimonianze all'autore del dottor Luigi Rosselli (29 ottobre 1976) e dell'avvocato Mario Barone (21 maggio 2003). Cfr R. Zangrandi, *1943: 25 luglio - 8 settembre*, Milano, Feltrinelli, 1964, p. 875-78; Monelli, *cit.*, p. 104-07.

IL 1943 NELLE "MEMORIE" DELL'AMMIRAGLIO DE COURTEN

MARIANO GABRIELE

L'Ufficio Storico della Marina Militare ha in corso di pubblicazione le "Memorie" dell'ammiraglio Raffaele de Courten, Ministro e Capo di Stato Maggiore della Marina dal 1943 al 1946, durante il periodo forse più amaro e difficile di tutta la storia nazionale italiana.

A mezzo secolo di distanza dagli eventi cui fa riferimento, questa testimonianza conserva notevole valore e grande interesse storico. La tematica è tale che l'iniziale curiosità del lettore tende a trasformarsi rapidamente in appassionata partecipazione agli eventi.

Raffaele de Courten fissò sulla carta le "Memorie" verso la fine degli anni '40, subito dopo avere vissuto le drammatiche esperienze che sono richiamate nelle sue pagine. Lo fece — come egli stesso scrive — "*sulla base, più che di documenti, del fresco ricordo degli avvenimenti*", cui aveva preso parte in posizioni di grande responsabilità. Ministro e Capo di S.M. della Marina per quasi tutto il periodo di tempo considerato (solo a partire dal luglio 1946 i due incarichi furono divisi, con l'on. Micheli, Ministro e de Courten Capo di S.M.), egli vi ebbe un ruolo da protagonista, così da rendere particolarmente importante per la storia della Marina e dello stesso Paese, l'acquisizione del suo contributo alla ricostruzione di quel tempo.

A conclusione di un periodo di circa venti mesi di guerra trascorsi al comando della VII e dell'VIII Divisione navale, al tramonto del 14 marzo 1943, l'ammiraglio de Courten sbarcava dall'incrociatore *Garibaldi*, all'ancora nel Mar Piccolo di Taranto. Chiamato all'incarico di Sottocapo di S.M. aggiunto della Marina, lasciava "a cuore stretto" i suoi uomini e le sue navi, con cui aveva tanto tenacemente combattuto in un conflitto difficile. Nell'animo dell'Ammiraglio si agitavano sentimenti di preoccupazione e di angoscia, pienamente giustificati — anche se, con pudore, nel testo le motivazioni sono più sfiorate che approfondite — dalla situazione critica del Paese.

La guerra era ormai perduta.

In Africa settentrionale, dopo El Alamein, non era stato più possibile fermare l'avanzata delle forze britanniche provenienti da est. Dal lato opposto l'operazione "Torch" del novembre aveva delineato l'altra branca della tenaglia, con gli anglo-americani nell'Africa settentrionale francese, lanciati a raggiungere la Tunisia da occidente. Quello era stato il momento decisivo, che avrebbe determinato la fine della guerra italiana nell'Asse. Le vicende del 1943 sarebbero state il corollario di quegli avvenimenti determinanti. E il tempo trascorso da allora era stato soltanto perduto, nell'aggravarsi continuo e prevedibile di una situazio-

ne senza speranza, tale da rendere ogni giorno sempre più pesante il costo dell'inevitabile presa di coscienza della realtà.

Una realtà che avrebbe imposto allora, alla fine del 1942, un'azione decisa di forze interne intesa ad eliminare Mussolini dal potere ed a far uscire l'Italia dalla guerra. La spinta inesorabile delle cose induceva a questa conclusione, che però avrebbe potuto realizzarsi solo se in Italia vi fosse stata un'istituzione o una forza politica capace di agire con successo. E invece, "con una classe politica fascista che si rifiutava di muovere un dito" (1), si ebbero tentativi di apertura disordinati e poco credibili, orientati solo in direzione del governo britannico, "vale a dire quello meno favorevolmente disposto verso di noi", e avviati, dopo le sconfitte di El Alamein e di Stalingrado e dopo l'operazione "Torch", in condizioni particolarmente svantaggiose.

Solo la Principessa di Piemonte si era resa conto tempestivamente che gli italiani erano dinanzi all'alternativa "di essere o perdenti o perduti" e si era mossa tra l'estate e l'inizio dell'autunno 1942 incontrando però la disapprovazione del Sovrano (2). Può darsi che questi considerasse troppo improvvisati quei contatti o che ritenesse produttiva e machiavellica astuzia non compromettersi, certo è che dietro a nessun tentativo di approccio con gli Alleati, da chiunque condotto, fu mai possibile intravedere il solo soggetto che avrebbe dovuto apparire per rendere credibile il contatto: il re Vittorio Emanuele. Ciò aveva spiazzato dinanzi al diffidente nemico i protagonisti dei sondaggi — sia che fossero esponenti della Casa Reale o del Governo o della casta militare — facendoli apparire come persone prive di reale potere.

Si era perduta così, se vi era mai stata (3), la possibilità di aprire un colloquio utile con l'avversario prima che, con la Conferenza di Casablanca (14-26 gennaio 1943), la formula della "resa incondizionata" intervenisse a rendere tutto più difficile e più doloroso.

Eppure, in quello scorcio finale del 1942, vi erano stati appelli al Re perché intervenisse da parte di uomini fedeli alla Monarchia: l'ammiraglio Baistrocchi, un uomo della Marina, e il generale Scuero, Sottosegretario al Ministero della Guerra; il Capo di S.M. Generale, Cavallero, aveva preparato addirittura "un piano per rimuovere Mussolini dal comando e restaurare l'autorità regia" (4). Inutilmente.

---

(1) D. Mack Smith, *I Savoia re d'Italia*, Milano, 1990, p. 383.

(2) M. Toscano, "Sondaggi italiani per uscire dal conflitto prima della caduta di Mussolini", in *Clio*, I, 2 aprile 1965, p. 307-339.

(3) "All'inizio dell'autunno del 1942, prima cioè di El Alamein e della caduta di Stalingrado, la Principessa di Piemonte apprese il 3 ottobre dal Vaticano che l'ambasciatore di Gran Bretagna a Madrid, sir Samuel Hoare, aveva dichiarato che, ove l'Italia avesse abbandonato la lotta nell'ambito del Tripartito, le sarebbe stato riservato un trattamento particolare (si accennò anche ad una adeguata assistenza economica postbellica) e che si sarebbe tenuto pienamente conto del contributo da noi così dato alla causa delle Democrazie". Anche se si fosse trattato di una opinione personale non autorizzata preventivamente dal *Foreign Office*, la cosa sarebbe stata comunque interessante.

Il 18 dicembre successivo, il ministro degli Esteri britannico Eden scriveva al segretario di Stato americano Corder Hull per informarlo di un sondaggio effettuato dal Duca d'Aosta (ex Duca di Spoleto) attraverso il console aggiunto italiano a Ginevra, Marieni. Eden, al punto 2 della sua lettera, elencava senza scandalizzarsi e senza commenti negativi le richieste italiane, tra le quali vi era: "c) nessuna richiesta di consegna della Flotta italiana deve essere fatta". Toscano, cit., p. 326 e 320.

(4) "... il Re reagì male, affermando che non il Duce, ma il generale fellone avrebbe dovuto essere sostituito". Mack Smith, cit., p. 383.

Così, dinanzi alla volontà del dittatore di mantenere nelle sue mani il potere (5), il Re continuò a tacere, le forze armate a combattere senza speranza, i gerarchi fascisti ad aspettare. Gli antifascisti non avevano voce in capitolo. Nessuno era in grado di sollevare il popolo. In tal modo, mentre tutto marciva e il Paese consumava nel fuoco di nuove, prevedibili sconfitte le ultime capacità di resistenza materiale e morale, l'Italia si avviava ad attendere la fronda fascista del 25 luglio, che giunse disperata e tardiva col collasso in atto e col nemico in casa, sempre più vincitore e sempre più intransigente.

Tripoli cadeva il 22 gennaio 1943 e con essa andava perduta non solo la Quarta Sponda dell'immaginario dominio fascista del Mediterraneo, ma la colonia più importante che aveva costituito per decenni l'aspirazione costante del primo imperialismo coloniale italiano, a partire dalla forzata rinuncia alla Tunisia.

In Italia non si sapeva che alla conferenza di Casablanca era stata già decisa — quattro giorni prima della caduta di Tripoli — l'invasione della Sicilia, ma si conosceva bene — almeno a livello responsabile — l'annuncio di Churchill al Parlamento del novembre 1942, secondo cui le forze britanniche e americane si sarebbero rovesciate sull'Italia per metterla fuori combattimento (6). E, sempre a quei livelli, era nota l'opinione del generale Messe, il quale in gennaio aveva dichiarato: "In Tunisia è questione di durare più o meno, a seconda serva a scopi politici durare più o meno: spuntarla, data la proporzione, anche dinamica, delle forze non si può" (7). Né si ignorava che anche il generale Bastico, nel febbraio, aveva ribadito: "militarmente non c'è nulla da fare" (8).

L'incarico conferito a de Courten non riguardava compiti operativi diretti ed immediati. Egli doveva, in previsione del peggio, coordinare la difesa delle coste, il decentramento degli obiettivi, il ripristino del naviglio danneggiato. Arrivati alla ventiquattresima ora, però, tale compito era ben difficile. De Courten sorvola sulle condizioni morali dei difensori, ma, fermandosi ai dati materiali, non esita ad affermare che "*lo stato di preparazione della difesa delle coste nazionali, a metà marzo 1943, era assai precario ... I rapporti ... erano unanimi nel lamentare un'infinita serie di manchevolezze, alle quali sarebbe occorso porre riparo con la massima urgenza, mettendo a disposizione mezzi e personale nella misura necessaria, ed era una misura imponente*".

Che la guerra fosse ormai perduta irrimediabilmente emerge anche dalle pa-

---

(5) Mussolini era sempre stato attaccato al potere. Quando nel 1924, ai tempi dell'affare Matteotti, Federzoni gli aveva proposto di lasciare il potere per mettere nell'imbarazzo l'opposizione, Mussolini aveva risposto "Lasciare il potere? Mai". Vedi, alla data del 5 gennaio 1943, G. Bottai, *Diario 1935-1944*, a cura di G.B. Guerri, Milano, 1982, p. 350. In quel gennaio, infatti, il Duce non esitò a declinare ogni responsabilità e a gettare la colpa sui soldati che non si erano battuti abbastanza, insistendo al tempo stesso per la continuazione della lotta. E quello stesso Re che nel 1917 aveva congedato Cadorna, scelse di tenersi Mussolini fino alla consumazione totale del disastro. Cfr. anche Mack Smith, cit., p. 382-387.

(6) Vedi alla data del 12 novembre 1942, G. Ciano, *Diario 1937-1943*, a cura di R. De Felice, Milano, 1980, p. 667.

(7) Vedi, alla data del 23 gennaio 1943, G. Bottai, cit., p. 357. Sembra da non sottovalutare l'accenno alla motivazione "politica" data da Messe alla resistenza in Tunisia: forse pensava, illudendosi sull'intelligenza o sulla capacità dei suoi interlocutori, a quei negoziati che avrebbero dato un senso alla continuazione dei combattimenti.

(8) Vedi, alla nota del 5 febbraio 1943, G. Bottai, cit., p. 360.

role di de Courten che si riferiscono a questo periodo: "*I peccati di omissione del passato, ma soprattutto l'enorme squilibrio di potenziale bellico fra l'Italia ed i grandi colossi industriali della coalizione avversaria, che potevano attingere a piene mani alle fonti di materie prime di tutto il mondo, si facevano sentire in tutta la loro tragica imponenza ... L'anfora d'argilla della nostra economia e del nostro potenziale militare, nell'urto contro i poderosi vasi di acciaio dell'Impero britannico e del mondo americano, dava chiarissimi segni della sua estrema fragilità*". Questa emerse drammaticamente nelle due riunioni di aprile tenute dai vertici militari in relazione alle minacce che gravavano, a breve termine, sulla Sicilia e sulla Sardegna: "*I piani di difesa delle due isole erano irti di segni convenzionali dalle più differenti caratteristiche, ai quali avrebbero dovuto corrispondere altrettanti elementi di difesa o di offesa: ma questi esistevano più allo stato di progetto o di desiderio che a quello di concreta realtà ... L'invasione della Sicilia doveva, a breve scadenza di tempo, dimostrare che le diagnosi pessimistiche, neppure velate dalle consuete frasi generali di fede e di speranza, erano più che fondate*". Né — aggiunge de Courten — "*una più oculata o preveggente preparazione ed una più capace e volenterosa condotta delle operazioni avrebbero potuto capovolgere i risultati di questa fase del conflitto*".

Il 9 maggio finiva la resistenza delle truppe italo-tedesche intrappolate in Tunisia e il territorio nazionale italiano diveniva l'obiettivo primo dell'azione metodica degli Alleati. L'11 giugno veniva occupata Pantelleria, in un modo che indicava chiaramente il collasso in atto. Il 10 luglio era la volta dello sbarco in Sicilia: già il 12 cadeva la piazzaforte di Augusta, dopo una non epica resistenza (9).

Della tragedia nazionale in corso erano coscienti anche altre altissime personalità del mondo navale italiano, che tentarono senza successo di convincere il Re ad intervenire. Una figura gloriosa della Marina, il grande ammiraglio Thaon di Revel, Duca del Mare e Senatore del Regno, benché avesse per il Sovrano un rispetto quasi religioso, si indusse più di una volta a parlare con Vittorio Emanuele, ma questi si trincerò "dietro alle solite finzioni costituzionali asserendo che soltanto la Camera e il Senato avrebbero potuto provocare il suo intervento" (10).

In maggio, dopo la caduta della Tunisia, il Grande Ammiraglio avrebbe firmato un appello dei senatori al Re, che merita di essere ricordato. Dopo aver premesso che si era alla "crisi decisiva" e che batteva "l'ora suprema", i senatori dichiaravano: "Noi comprendiamo il vostro dramma: ma non abbiamo più il tempo di compatirlo". Al Sovrano ogni innocente colpito avrebbe chiesto "conto del suo sangue e della sua casa distrutta", e sarebbe stato impossibile difendersi dietro il principio di irresponsabilità e le "sottigliezze del diritto". Il Re aveva il dovere di fermare lo scempio della Nazione anche se, per assurdo, il popolo avesse voluto continuare la guerra, e questo andava fatto subito, prima che la sconfitta militare ingigantisse "in una catastrofe nazionale senza uguali nella storia, senza limiti e senza rimedio". La conclusione era dura: "... caduto nel vuoto questo

---

(9) Vedi, per qualche episodio, T. Marcon, *Augusta 1940-43. Cronache della piazzaforte*, Augusta, 1976, p. 117-183.

(10) I. Bonomi, *Diario di un anno (2 giugno 1943-10 giugno 1944)*, Milano, 1947, p. XXXVII.

nostro appello, noi ci separeremmo da Voi, per cercare lungo altre vie l'avvenire della nazione" (11).

Anche l'ammiraglio Baistrocchi, nel marzo precedente, aveva parlato con franchezza al Monarca. Salito in visita al Quirinale, l'alto ufficiale "ammonì che altre monarchie erano state spazzate via da una rivoluzione quando avevano anteposto i loro interessi a quelli del popolo. Aggiunse che in passato l'immagine del re era stata applaudita nelle sale cinematografiche dal pubblico che accoglieva in silenzio l'apparizione di Mussolini sullo schermo, mentre ultimamente la figura del sovrano era stata accolta con esclamazioni di sarcasmo e di derisione perché dava il suo appoggio a un governo corrotto e sconfitto. Baistrocchi citò quanto aveva detto Crispi nel 1892: un monarca, anche se costituzionalmente irresponsabile, non poteva sfuggire alla responsabilità morale di quanto veniva fatto in suo nome" (12).

Mentre gli Alleati occupavano la Sicilia, maturava finalmente a Roma il rovesciamento di Mussolini, che aveva luogo nella seduta del Gran Consiglio della notte tra il 24 e il 25 luglio. Venuta troppo tardi, questa operazione avrebbe dovuto svolgersi, secondo i suoi promotori, all'interno del regime, ma segnò invece di questo "il crollo improvviso e totale". Il Re e il Comando Supremo utilizzarono infatti l'avvenimento per sbarazzarsi del Duce e sostituirlo, nell'incarico di Presidente del Consiglio, con il maresciallo Badoglio.

De Courten conferma che il 25 luglio suscitò sorpresa nella Marina, la quale non aveva partecipato alla preparazione del colpo di Stato, impegnata com'era a fronteggiare le esigenze difficili della guerra. Da ciò l'Autore coglie l'occasione per sottolineare il distacco tra la Marina e le vicende della politica, distacco che aveva "*le sue radici nella tradizionale concezione, secondo la quale la Marina serviva la Patria al di fuori ed al disopra delle fortune dei partiti e del fluttuare delle correnti di opinioni*". Si tratta di una affermazione sostanzialmente esatta per quanto riguarda la politica interna, anche se non si può sottoscrivere *in toto*, specie per quella estera. Appare del resto logico che esponenti della Marina non potevano evitare contatti anche frequenti col mondo politico, sia per difendere gli interessi dell'Arma, sia per influenzare talune scelte di fondo che potevano coinvolgere la nazione.

Tutto ciò fu fatto con discrezione ed attenzione ai limiti costituzionali del proprio ruolo, tanto che, ad esempio, non si può attribuire alla Marina la responsabilità della proposizione e dell'iniziativa per alcuna impresa coloniale italiana (13). Tuttavia, vi furono occasioni nelle quali l'opinione navale italiana fu espressa chiaramente al Governo. Valga ricordare, in proposito, l'atteggiamento del Capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Thaon di Revel, nel 1913, quando non aveva esitato a sostenere con forza che era necessario "o cambiare la Marina mettendola in relazione con la politica, o cambiare la politica, mettendola in relazione con la Marina" (14).

---

(11) E. Ferrante, "Il Grande Ammiraglio Paolo Thaon di Revel", supplemento alla *Rivista Marittima*, agosto-settembre 1989, p. 218-220.

(12) Mack Smith, cit., p. 386.

(13) Cfr. M. Gabriele, "La Marina e la politica coloniale italiana (1861-1936)", in *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, IV, marzo 1990, p. 71-94.

(14) Questa affermazione era posta a conclusione di uno studio dello S.M. della Marina dell'aprile 1913 sulla posizione della flotta italiana nella Triplice alleanza di fronte alla potenza navale della Francia e della Gran Bretagna dispiegate nel Mediterraneo. M. Gabriele e G. Friz, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, Roma, 1982, p. 243-244.

I rapporti tra il regime fascista e la R. Marina, entro certi limiti furono contenuti nella tradizione che voleva la forza armata navale assorbita prevalentemente dal suo compito tecnico e certamente la Marina fu, tra le diverse armi, la meno permeabile al richiamo della dittatura, che pretendeva di dare l'impronta ad ogni aspetto della vita del Paese. Tuttavia è evidente che la separazione non poté essere assoluta, che l'asserzione fascista iniziale di voler valorizzare le forze armate fu accolta con favore e che piuttosto rare furono le occasioni in cui la Marina, per bocca dei suoi massimi esponenti, ebbe a manifestare "il proprio pensiero in forma schietta ed esplicita, anche quando esso poteva riuscire poco gradito". Questo non accadde certo in occasione della guerra d'Etiopia, cui Cavagnari era favorevole (15), e probabilmente non solo lui (16). Né per la verità, sembra atto di grande momento — per chi come Cavagnari, sottosegretario, praticamente ministro, oltre che Capo di S.M. della Marina, aveva da anni seguito e incoraggiato Mussolini nelle sue decisioni, — la consegna al Capo del governo nell'aprile 1940 di quel noto memorandum che viene troppo spesso sbandierato come un documento assolutorio perché contiene osservazioni valide e considerazioni ragionevoli. Le une e le altre non avrebbero dovuto essere avanzate all'ultimo momento — dopo che la decisione del Capo politico era stata assunta — ma molto tempo prima, ed avrebbero dovuto essere accompagnate da un'offerta di dimissioni per dare loro forza e credibilità. Così quel memorandum ha l'aspetto della precostituzione di un alibi a futura memoria, piuttosto che quello di un serio richiamo alla ragione motivato dalla situazione navale.

Ben più stretti, comunque, erano i legami tra la Monarchia che rappresentava oltre tutto in quei tempi la continuità della nazione, e la Marina, nelle persone dei massimi responsabili. Sotto questo profilo, se il Fascismo aveva pensato di soppiantare la fedeltà dell'istituzione militare marittima alla Monarchia con quella al regime, aveva veramente sbagliato. Certo, il fatto che per così lunghi anni Mussolini ed il Re avessero marciato su linee strettamente parallele, poteva aver contribuito a non rendere evidente il diverso rapporto di fedeltà che legava l'ufficialità di Marina alla Monarchia ed al regime fascista. Ma la realtà non consentiva illusioni: la Regia Marina, in caso di contrasto, avrebbe obbedito al Re. E nella difficile congiuntura storica che si presentava, la scelta dell'ammiraglio de Courten al dicastero della Marina si raccomandava, oltre che per le sue capacità e le sue doti indiscusse, anche per la sicura lealtà alla Monarchia.

Ministro della Marina nel primo governo Badoglio (17), de Courten si impegnò subito nel suo difficile compito, confortato soltanto dal fatto che la Marina presentava, nella disperata situazione generale, caratteristiche di compattezza e di combattività uniche nel panorama militare italiano di fine luglio 1943. Assunta nelle sue mani anche la carica di Capo di S.M., il nuovo ministro confermò l'ammiraglio Sansonetti in quella di Sottocapo, ritenendo opportuno evitare un

---

(15) Vedi R. De Felice, *Mussolini il Duce. Gli anni del consenso, 1929-1936*, 4ª ediz., Torino, 1974, p. 638-640.

(16) G. Bottai, cit., p. 60, al 19 novembre 1935 annota: "Nel settembre [Mussolini] parlandomi del possibile conflitto con l'Inghilterra, mi disse: "I marinai mi dicono che possiamo guardare gli occhi alla flotta inglese nel Mediterraneo. E sono impazienti di battersi. Ma chi ha messo questi marinai intorno a Mussolini?".

(17) La nomina, decisa praticamente senza nemmeno preavviso all'interessato, è del 27 luglio 1943.

ingiustificato cambiamento della direzione operativa proprio nel momento in cui veniva annunciato che la guerra continuava (18).

In tale logica, nel suo primo incontro con i Capi della Marina, de Courten disse, tra l'altro: "*I poli sono due, ben definiti: all'esterno il nemico, contro il quale occorre che ognuno concentri le proprie energie, affini la propria volontà aggressiva, raddoppi i propri sforzi ... all'interno la persona di S.M. il Re, vivente simbolo della Patria, intorno al quale si serrano le file di tutti gli italiani, come in un altro triste momento della passata guerra*".

Seguì un incontro con Vittorio Emanuele III. "*Nel corso dell'udienza concessami dal Sovrano, Egli mi fece un vago accenno alla necessità di addivenire, a più o meno lunga scadenza di tempo, ad una separazione dei destini dell'Italia da quelli della Germania. Avendo io istintivamente tradotto in parole il dubbio che aveva attraversato la mia mente sul modo come questo fosse realizzabile, Sua Maestà non mi rispose, ma, muovendo la mano verticale quasi a seguire un'invisibile linea sinuosa, mi indicò in questa forma il Suo pensiero di arrivare all'obiettivo attraverso un'azione di destreggiamento e di adattamento elastico alla complessa situazione in atto, ma non certo immediatamente. Fu questa l'unica indicazione che mi venne data in quei giorni su quelli che potevano essere gli scopi, ai quali tendeva la politica italiana*".

Il governo Badoglio era inadeguato alle circostanze in cui si trovava ad agire. Nato dall'improvvisazione, quando il Re aveva colto l'opportunità di inserirsi in un'azione avviata da altri (i gerarchi fascisti) per defenestrare il dittatore, questo governo non aveva sufficiente personalità politica, accusava una composizione scialba, più adatta ad un Gabinetto di transizione che ad una compagine destinata ad assumere grandi decisioni. Le capacità erano in sintonia: generalmente modeste, quando i tempi le richiedevano eccezionali. Di qui gli errori di apprezzamento sulle possibilità e sui tempi di tenuta ulteriore del Paese e delle Forze armate, sul comportamento dei tedeschi, sulla duttilità degli Alleati. E, soprattutto, l'errore fondamentale, quello che scaricò addosso al governo Badoglio almeno sei mesi di colpe altrui: l'illusione di avere tempo, il non capire che era davvero finito tutto. Tedeschi ed Alleati, invece, avevano ben chiara la nozione di questa realtà, e ciascuno si comportò di conseguenza: gli uni disponendo l'occupazione dell'Italia, gli altri non concedendo nulla al nuovo governo di Roma, in armonia con la sua triste condizione di nemico debellato. Affinché non vi fossero equivoci, ad ogni modo, inglesi ed americani ribadirono, il 27 e il 28 luglio, che la sola via d'uscita per l'Italia era la resa incondizionata (19).

A Roma, la via prescelta fu quella di proseguire nella guerra, ma di trattare con gli Alleati. L'idea era che le forze anglo-americane avrebbero effettuato uno sbarco concordato con gli italiani sul continente, allo scopo di occupare rapidamente l'Italia, evitando che questa divenisse un campo di battaglia. Una simile

---

(18) Un mutamento avrebbe potuto anche essere interpretato come un atto di sfiducia nell'operato dell'ammiraglio Sansonetti, che, per quanto da due anni aveva già fatto in quell'incarico, non lo avrebbe certo meritato. Basti ricordare infatti con quale impegno aveva diretto la Marina nella difficile guerra dei convogli, riuscendo a garantire, contro le previsioni prebelliche, l'alimentazione dei fronti d'oltremare. Gli avvenimenti successivi avrebbero confermato la felicità della scelta.

Per quanto riguarda la decisione di continuare il conflitto, Badoglio, come noto, era convinto di non poter agire diversamente. Vedi P. Badoglio, *L'Italia nella seconda guerra mondiale*, Milano, 1946, p. 71 e 78; V. Vailati, *Badoglio risponde*, Milano, 1958, p. 97.

(19) A.N. Garland e S.H. Mc Gaw, *Sicily and the Surrender of Italy*, Washington, 1965, p. 272-273.

impostazione teneva certamente conto degli interessi italiani, ma non teneva conto del fatto che essi, ormai non avevano alcun peso, né modo alcuno per essere imposti.

I presupposti erano errati. Gli Alleati non attribuivano importanza determinante all'uscita dell'Italia dal conflitto e quindi non erano disposti a concedere — anzi, nemmeno a negoziare — condizioni diverse dalla resa incondizionata. Inoltre Eisenhower non disponeva per la campagna d'Italia dell'abbondanza di uomini e mezzi che aveva avuto in Africa e in Sicilia: ormai gli Alleati guardavano all'apertura del secondo fronte in Francia e non alla liberazione dell'Italia dai tedeschi; il teatro di guerra italiano era destinato ad un ruolo complementare. Infine, gli Alleati non intendevano concordare con gli italiani le modalità dello sbarco nella penisola, consentendo ad essi di defezionare dall'Asse dopo lo sbarco, sia perché non se ne fidavano, sia perché pensavano che le difficoltà dei tedeschi avrebbero potuto diventare più gravi, nel caso avessero dovuto fronteggiare contemporaneamente lo sbarco e la defezione (20).

Gli avvenimenti successivi dovevano in buona misura confermare quanto sopra esposto. La guerra contro la Germania durò fino al maggio 1945 e solo alla fine del mese precedente gli Alleati, dopo aver faticosamente risalito la penisola, entrarono nelle grandi città del Nord, dopo i partigiani. Si può ricordare che in precedenza, dopo la presa di Roma, ben nove divisioni furono dirottate dall'Italia in Grecia e in Provenza, dimostrando con ogni evidenza quale priorità avesse, per la politica di guerra degli Alleati, la cacciata dei tedeschi dall'Italia.

In tale quadro, l'annunciata decisione di continuare a combattere non ingannò nessuno ed ebbe il risultato di estendere l'area ostile anche ai rapporti con i tedeschi, i quali non persero tempo ad applicare le loro contromisure. Intanto la Sicilia cadeva completamente in mano agli anglo-americani il 16 agosto, mentre l'aviazione italiana era ridotta ormai a 200 apparecchi pronti all'impiego (21).

Intanto, come noto, maturava la decisione di impegnare la flotta per contrastare nuovi sbarchi alleati sul continente. Il nucleo principale, di base alla Spezia e a Genova, doveva intervenire nel Tirreno, quello secondario, di base a Taranto, nello Ionio. Le forze navali avrebbero dovuto "*agire col massimo vigore, senza restrizioni né riserve per l'avvenire*": in parole povere, dovevano affrontare il sacrificio. A tal fine, veniva portata avanti con decisione la preparazione tecnica e morale con buoni risultati: uomini e macchine, ai primi di settembre apparivano pronti a muovere con sei ore di preavviso.

Mentre però si operava per preparare l'ultima — e verosimilmente più cruenta — battaglia della flotta, venivano condotte trattative dirette alla sospensione delle ostilità. I ministri militari ne ebbero notizia il 3 settembre dal maresciallo Badoglio, senza particolari e sotto il vincolo del segreto. Nella stessa data il generale Castellano firmava a Cassibile "l'armistizio corto".

L'andamento delle cose assunse un corso precipitoso e contraddittorio: da un lato si avevano conferme su trattative in atto col nemico e circolavano documenti sui comportamenti da tenersi da parte delle Forze armate italiane (22),

---

(20) G. Bernardi, *La Marina, gli armistizi e il trattato di pace*, Roma, 1979, p. 21-25.

(21) Circa 30 da bombardamento, 30 aerosiluranti e 140 da caccia.

(22) Vedi, ad esempio, il promemoria Dick del 4 settembre, che recava "Istruzioni per il movimento delle navi da guerra e mercantili italiane" in relazione all'armistizio e il Promemoria n. 1, segreto, del Comando supremo in data 6 settembre.

dall'altro si continuava a tener ferma la sortita della flotta. In proposito, la mattina del 7, il Ministro della Marina ricevette dal Comandante in capo, ammiraglio Bergamini, la "*esplicita assicurazione che Comandanti ed ufficiali erano pronti ad uscire in mare per combattere nel Tirreno meridionale l'ultima battaglia ed erano decisi ad impegnarsi fino all'estremo delle loro possibilità: gli equipaggi erano sereni e tranquilli: la preparazione materiale soddisfacente*". Si sperava, intervenendo su uno sbarco, di "*infliggere all'avversario gravi danni, pur non nutrendo nessuna illusione sul risultato finale*".

La notte precedente, il Ministro della Marina aveva cercato di intervenire anche sul versante delle trattative con l'avversario, ignorando che non c'era più tempo. Aveva preparato così, assistito dall'ammiraglio Sansonetti, due promemoria per il Comando Supremo, esponendo il punto di vista della Marina sulle questioni attinenti all'armistizio. Nel primo rivendicava alla Marina italiana, per il suo passato in guerra, un trattamento dignitoso, e ne proponeva il concentramento a Taranto ed alla Maddalena (23). Nel secondo contestava alcuni punti del promemoria Dick.

Ma "l'armistizio corto", che dava ai vincitori mano libera per definire nuove condizioni in seguito (24), era già stato firmato il 3 settembre ed anche la sorte della flotta era stata decisa, "senza che la Marina ne fosse informata" (25). Peraltro, anche se le cose non fossero andate così, pur con le riserve che sono d'obbligo quando si fanno ipotesi su fatti non accaduti, non sembra ci fosse da sperare in meglio. L'armistizio di Cassibile, benché addolcito, almeno per il momento, dall'unito memorandum di Quebec e dall'assenza di qualche frase particolarmente dura, fu un documento che per gli Alleati doveva sancire la resa. Tale, al di là dei vocaboli presenti e mancanti, era la volontà dei vincitori e tale sostanzialmente fu l'amara sequenza dei fatti, che suggerì ad Eisenhower la definizione di "sporco affare" per la vicenda dell'armistizio italiano (26).

L'8 settembre 1943 è una giornata drammatica. Avvistamento di convogli e formazioni navali alleate nel basso Tirreno inducono a trasmettere alla flotta l'ordine per la sortita: dovrà muovere alle 14, per affrontare il combattimento la mattina successiva. Ma incomincia il gioco contraddittorio dei rinvii, nello strano silenzio del Comando Supremo.

Alle 18, finalmente, viene convocata una riunione al Quirinale, e solo in quella sede il Ministro della Marina apprende che l'armistizio è stato firmato: non ne conosce, però, le condizioni. L'atmosfera è pesante, sia perché Eisenho-

---

(23) Proprio il 7 Castellano, su ordine del generale Ambrosio, Capo di S.M. generale e in base alle istruzioni del 30 agosto, tornò a chiedere agli Alleati che la flotta italiana fosse trasferita alla Maddalena invece che a Malta, ottenendo un rifiuto. Può essere utile notare che anche le Marine alleate, per quanto riguardò i negoziati, ebbero scarsissima voce in capitolo.

(24) "Firmando l'armistizio corto" — ha scritto sinteticamente Katherine Duff — "gli italiani avevano già, di fatto, firmato un assegno in bianco, sul quale l'armistizio lungo aggiunse le cifre". D.W. Ellwood, *L'alleato nemico*, Milano, 1977, p. 56.

(25) G. Bernardi, cit., p. 61. Per le trattative, vedi *ibidem*, p. 21-62.

(26) Basti ricordare il giochetto dei due armistizi e la mancata pubblicazione del documento di Quebec insieme al testo dell'armistizio, sia da parte dell'agenzia Reuter l'11 settembre 1943, sia per volontà dei governi britannico e statunitense in occasione della pubblicazione ufficiale dei testi degli armistizi e dei documenti collegati, il 6 novembre 1945. In proposito il governo di Roma protestò immediatamente.

wer ha comunicato che diffonderà la notizia dell'armistizio alle 18,30, sia perché sono saltate alcune misure militari — come lo spostamento delle truppe italiane in Croazia e in Albania e l'aviosbarco americano a Roma — in precedenza previste. Vi sono contrasti, recriminazioni. Alla fine decide il Re, dopo che da Radio Algeri Eisenhower ha già incominciato a parlare. Vittorio Emanuele opta per "la completa e leale applicazione delle clausole armistiziali".

Quali esse siano per quel che riguarda la Marina, de Courten ancora non lo sa: lo apprenderà di lì a poco, al Comando Supremo, dal generale Ambrosio. Ma lasciamogli la parola: "*Ne valuto tutto il significato: praticamente è la resa senza condizioni che Roosevelt e Churchill avevano preannunciato a Casablanca, è qualcosa di ben diverso da quello che appariva dai vaghi accenni del generale Ambrosio, è la condizione umiliante che, lo avevo detto e scritto poche ore prima, non sarebbe stata accettata dalla Marina ed avrebbe provocato giustificati ed irrevocabili gesti di reazione. Anche io ho una reazione violenta. Deploro di non essere stato messo al corrente della realtà dei fatti e di essere stato volutamente informato, a spizzico, di quel poco che può avermi compromesso, senza avermi consentito di intervenire. Deploro che le trattative siano state iniziate e portate a conclusione senza dare alla Marina la possibilità di far sentire la propria voce, ed essa aveva tutto il diritto di farla sentire. Deploro che la Flotta, che costituisce un fattore della massima importanza, non sia stata almeno valorizzata come prezioso elemento di contrattazione, ma sia stata sacrificata senza alcuna contropartita. Concludo dicendo: 'Avete fatto olocausto della Flotta, che è l'unica forza rimasta salda nel Paese, ma non meritate che essa si sacrifichi: darò ordine che essa si autoaffondi questa sera stessa'*".

Ambrosio, allora, gli porge il documento di Quebec, con quelle prime accattivanti frasi che dicono: "Le presenti condizioni non contemplano un'assistenza attiva da parte dell'Italia nel combattere i tedeschi. La misura in cui le condizioni saranno modificate a favore dell'Italia dipenderà da quanto verrà effettivamente fatto dal governo e dal popolo italiano per aiutare le nazioni alleate contro la Germania durante il resto della guerra".

Il Ministro della Marina vive, tornando al Lungotevere delle Navi, "*i momenti più intensi, più drammatici*" della sua esistenza. La tentazione di ordinare l'autoaffondamento della flotta — ipotesi già esaminata con l'ammiraglio Bergamini nel pomeriggio del giorno prima, come misura estrema per sottrarre le navi ai tedeschi e non trasferirle in aree controllate dagli Alleati — è forte, ma alla fine prevale nella coscienza di de Courten la convinzione che la Marina "*può e deve compiere l'atto di obbedienza che è anche atto di umiltà*". Decisiva è in lui la valutazione "*che l'ordine del Sovrano coincida col bene della Patria*".

Raggiunta questa convinzione — e superata l'idea di dimettersi — de Courten deve affrontare Bergamini. Questi è furente e ne ha ben donde: per un momento sospetta addirittura che il Ministro gli abbia voluto nascondere l'avvenuta conclusione dell'armistizio, vuole dimettersi, rifiuta di consegnare le navi al nemico, minaccia di ordinare di affondarle. Nel seguito del colloquio, però, il Ministro riesce a convincere il Comandante della Flotta della propria buona fede e della necessità di obbedire agli ordini. Su una tale linea de Courten riceve anche il conforto del grande ammiraglio Thaon di Revel, che va a consultare (27). In-

(27) E. Ferrante, cit., p. 134, riporta una lettera di Thaon di Revel del 3 ottobre 1945, indirizzata al ministro de Courten, che chiede conferma circa la posizione espressa in quella occasione

torno alle 23 Bergamini richiama: "*Sta tranquillo: fra poche ore tutta la Squadra partirà per compiere interamente il proprio dovere: tutte le navi che sono in grado di muovere, anche con una sola elica, partiranno con me*". Sarà l'ultima volta che il Ministero della Marina ascolterà la sua voce.

Intanto dal Ministero della Marina, dove il Sottocapo di S.M., ammiraglio Sansonetti, gestisce con inflessibile energia l'attuazione delle direttive del Ministro, partono gli ordini per tutti i Comandi navali e le unità dislocate nel Mediterraneo, in Atlantico, nel Mar Nero, in Estremo Oriente. I messaggi trasmessi, recano le disposizioni di procedere per le destinazioni più opportune — indicate caso per caso — in relazione alle clausole dell'armistizio, o di affondare le unità piuttosto che lasciarle cadere nelle mani degli ex alleati. Tutto questo avviene tra le 21 e le 24, con tempestività e precisione e gli ordini vengono attuati senza indugio dai destinatari, salvo casi di forza maggiore. La giornata si chiude su questa estrema dimostrazione di efficienza della Marina, la cui macchina funziona ancora con semplicità e naturalezza nelle circostanze eccezionali che stanno travolgendo l'Italia.

Sembra giusto, almeno a chi scrive, richiamare per un momento l'attenzione su tre figure della Marina, cui il Paese deve riconoscenza per come vissero il proprio ruolo in quei frangenti così gravi.

Il primo è il Ministro della Marina. Alle sue spalle, il 3 settembre, è stato firmato l'armistizio. Anche se il 6 settembre ha ricevuto il promemoria Dick (28), nessuno gli ha detto bene che cosa sia e che valore abbia. Persino dopo l'annuncio dell'armistizio, Ambrosio si limita a leggergli le clausole, ma non gliene dà una copia (29). Sembra chiaro che il Re — cui era tanto devoto — Badoglio e Ambrosio non siano stati abbastanza leali con lui, e non è una consolazione che analogo trattamento sia stato riservato al Ministro e Capo di S.M. dell'Aeronautica, Sandalli. Certo la Marina, per il suo passato, meritava di più. Ma de Courten non recrimina: si rende conto che non c'è tempo. Investito, quasi all'improvviso, dalla pesantissima responsabilità di decidere, vive la sua crisi personale rapidamente e rapidamente la supera, orientandosi ad ordinare alla Marina quel sacrificio che la situazione esige. Senza tentennamenti, egli si assume la responsabilità della decisione; anche nella sua visita all'ammiraglio Revel, de Courten non cerca alibi: ha già deciso, e lo dice prima di porre la domanda che ha nel

---

dal vecchio ammiraglio. Quanto riportato nelle presenti "Memorie" ("Il grande ammiraglio si raccolse in silenzio per qualche minuto e poi rispose: La Marina deve eseguire gli ordini di Sua Maestà") e quanto espresso nella lettera citata ("È venuta al mio orecchio la malevolenza, certamente messa in giro da qualche circolo politico, che l'8 settembre 1943 sarei stato propenso acchè la nostra flotta non avesse obbedito agli ordini ricevuti. Farei appello a Lei, ammiraglio de Courten, affinché sia smentita tale malevolenza, col darmi atto che essendo Lei venuto da me la sera dell'8 settembre 1943 per informazioni dell'avvenuto armistizio, che fu assoluta novità per me, io Le dissi che l'ammiraglio Bergamini doveva semplicemente obbedire, perché un soldato non può sottrarsi agli obblighi che gli derivano dall'onore militare") coincidono perfettamente, come è evidenziato anche dalla controfirma di Raffaele de Courten sulla lettera di Revel ("Quanto afferma il grande ammiraglio Revel risponde completamente alla verità").

(28) Il documento, del 4 settembre, recava istruzioni per il trasferimento delle navi militari e mercantili italiane in porti controllati dagli Alleati. Il commodoro R.M. Dick era Capo di S.M. dell'ammiraglio A. Cunningham, Comandante in capo delle forze navali alleate nel Mediterraneo.

(29) Questa arriverà sul tavolo di de Courten solo nella tarda mattina del 9 settembre, dopo la partenza per Pescara.

cuore. Ed ha anche agito, assicurandosi l'obbedienza della Flotta. Così, nel messaggio della notte diretto in chiaro alle unità ed ai Comandi navali, egli dirà apertamente, dopo aver ribadito il difficile ordine che ha dato: "*È possibile che altri duri doveri vi siano riservati, imponendovi sacrifici morali, rispetto ai quali quello del sangue pare secondario ... nulla vi sembri insopportabile quando i futuri destini della Patria sono in gioco*".

Il secondo è il Comandante della Flotta. Ha preparato con cura le forze ai suoi ordini per l'ultimo scontro, che sarà affrontato con decisione e serenità. Il quadro è chiaro: per la futura memoria del Paese, la Flotta andrà incontro al nemico ancora una volta, affinché gli italiani ricordino che la Marina ha combattuto fino alle estreme possibilità per difendere il territorio nazionale. In questa atmosfera di grande tensione morale, intervengono le esigenze dell'armistizio. All'interno di un quadro oscuro, viene richiesto un sacrificio diverso, imprevisto e doloroso. Alla coscienza di Bergamini affiorano, pieni di suggestione, i ricordi di Tolone e di Scapa Flow, ma per poco (30). Nel giro di due ore, il Comandante della Flotta può assicurare Roma che la forza ai suoi ordini si muove compatta sulla strada dell'obbedienza. Anche per Bergamini non c'è tempo e deve decidere subito, con coraggio e freddezza, anche passando su orgogli e sentimenti, corporativi e personali, non privi di una loro legittimità. Nel primo giorno di guerra, una nota del Comitato dei Capi di S.M. Imperiale, aveva concluso la propria disamina del potenziale bellico italiano affermando che "la Marina è la più forte delle Forze armate italiane" (31). Ora, nell'ultimo giorno di guerra contro gli Alleati, la stessa affermazione poteva essere validamente proposta, e proprio per tale motivo un così grande sacrificio le veniva richiesto. Il Comandante della Flotta, artefice primo della sua efficienza e saldezza, ne è ben consapevole quando sceglie l'obbedienza alle autorità legittime nella speranza di contribuire ad assicurare un futuro migliore al Paese.

Il terzo è il Sottocapo di S.M. L'ammiraglio Sansonetti deve far funzionare la macchina di Supermarina, di cui avrà poi la piena responsabilità (32). Gli ordini necessari ad assicurare l'attuazione delle decisioni assunte partono entro le ore 24 dell'8 settembre. Nel resto della notte insonne si trasmettono informazioni e chiarimenti, si ricevono i primi riscontri. "Il giorno 9 nessuno mancò negli uffici dello S.M. e del Ministero della Marina" (33). Alle 6,40 le forze dello Ionio, già poste in preavviso, ricevono l'ordine di salpare per Malta: alle 15,10 l'ammiraglio Da Zara conferma da Taranto che partirà poco dopo. Un'ora dopo si consuma nelle acque sarde la tragedia della *Roma*, ma il nuovo Comandante

---

(30) Vi pensava da tempo. Testimonia il figlio, che incontrò l'Ammiraglio il 19 agosto sulla corazzata *Italia*: "Qualora non vi fosse stato il combattimento desiderato, e la guerra fosse giunta al suo prevedibile e triste epilogo, era nelle intenzioni di mio Padre di ottenere l'autorizzazione di autoaffondare le navi pur di non consegnarle al nemico". P. Bergamini, "L'Ammiraglio Bergamini mio Padre", in *L'Italia sul mare*, IV, 9, settembre 1958, p. 29. Su tale orientamento, "ispirato al criterio fondamentale che nessuna nave dovesse cadere in mano né di inglesi, né di tedeschi", il Comandante della Flotta rimase fino alla sera dell'8 settembre.

(31) M. Gabriele, "1939, vigilia di guerra nel Mediterraneo", in *Rivista Marittima*, luglio 1984, p. 34.

(32) De Courten, partendo, affiderà all'ammiraglio Sansonetti la responsabilità dello S.M. e delle disposizioni operative ed all'ammiraglio Ferreri, segretario generale, quella dell'organizzazione del Ministero. Li aveva convocati poco dopo le 4 della notte sul 9, insieme al capitano di vascello Aliprandi, suo Capo di Gabinetto.

(33) G. Fioravanzo, *La Marina dall'8 settembre 1943 alla fine del conflitto*, Roma, 1971, p. 114.

della Flotta, ammiraglio Oliva, dispone già di qualche indicazione di Supermarina, che informa dell'accaduto, ricevendone istruzioni precise. Nella capitale, dove ormai i tedeschi sono sul punto di entrare, l'attività è febbrile. Al Ministero della Marina, il Sottocapo di S.M. riceve le comunicazioni provenienti dalla periferia e dirama tutte le disposizioni utili per l'esecuzione delle clausole navali dell'armistizio. L'esito di questi sforzi è racchiuso in poche cifre: "il 98% delle navi da guerra italiane in tonnellaggio ed il 93% in numero hanno potuto eseguire gli ordini, mentre il 2% in tonnellaggio ed il 7% in numero sono state catturate dai tedeschi ...; il 78% in tonnellaggio ed il 72% in numero è passato al Sud, mentre il 20% in tonnellaggio ed il 21% in numero si è autoaffondato nelle basi, dalle quali le unità non erano in grado di allontanarsi". Alla base di questi risultati sta la decisione, la precisione e la freddezza con cui l'attività febbrile dello S.M. è stata condotta nei primi due giorni cruciali, col nemico alle porte. Sansonetti così commenta le ultime ore di Supermarina a Roma: "Mirabile fu la forza di coesione dimostrata dal nostro organismo ... In un punto tutti erano unanimamente concordi, ed era nel volere che la Marina restasse tutta unita come sempre e rigidamente ferma agli ordini dei Capi, pronto ciascuno a sacrificare il proprio punto di vista personale ed i propri interessi perché la Marina a terra desse, come aveva dato quella in mare, esempio di unità e disciplina" (34).

L'episodio successivo è quanto mai controverso. Riguarda la fuga a Pescara del Re, della famiglia reale e dei capi militari. De Courten, in questa occasione, viene trattato come un pacco: alle 4,12 del 9 gli telefona Ambrosio e gli comunica l'ordine di Vittorio Emanuele di imboccare entro le 6 la via Tiburtina, valutando che l'assenza durerà "quattro o cinque giorni al massimo". Prima di partire, il Ministro della Marina ha la previdenza di far convergere su Pescara, per garantirsi "la disponibilità di sicuri collegamenti radio con le autorità centrali e periferiche della Marina", l'incrociatore *Scipione l'Africano* da Taranto e le corvette *Baionetta* e *Scimitarra*, rispettivamente, da Pola e da Brindisi. Sarà questa misura, presa per altri scopi, che consentirà ai fuggiaschi di giungere a Brindisi.

Il resto della vicenda è noto. Ma vi è un punto che vale la pena ricordare. Nel pomeriggio del 9, all'aeroporto di Pescara, mentre si aspetta il ritorno degli aerei inviati alla ricerca delle navi che dovevano far rotta su Pescara, "*viene lanciata e sta prendendo piede la proposta di portarsi per via aerea a Palermo. Non mi sfugge che la partenza da Roma ed il tentativo di mantenere in vita un embrione di direzione autonoma dello Stato possono avere un significato ed una giustificazione, purché lo spostamento si arresti in un lembo di terra libera, non ancora occupato dagli anglo-americani; ma che il trasferimento in località, che gli Alleati hanno conquistato durante la guerra e nella quale è già instaurata la loro autorità politica e militare, costituisca gravissimo errore. Dopo aver riflettuto, mi presento al Principe di Piemonte e gli dico: Altezza Reale, è mia opinione che il recarsi in Sicilia sarebbe decisione sotto ogni punto di vista deplorevole e, secondo ogni verosimiglianza, esiziale per l'esistenza stessa della Monarchia: prego Vostra Altezza di voler comunicare*

(34) G. Fioravanzo, cit., p. 117. Per quei giorni di settembre 1943, dall'armistizio alla fine del mese, quando l'ammiraglio Sansonetti maturò la decisione di passare le linee per raggiungere il governo legittimo — decisione poi attuata ai primi di novembre — vedi *ibidem*, p. 113-121.

il mio pensiero a Sua Maestà, informandoLo che, in tale eventualità, io non Lo seguirò a Palermo, ma farò ritorno a Roma, quali che ne siano le conseguenze''. Questo episodio segna un intervento del Ministro della Marina certamente dignitoso, in contrasto con lo stile affannoso e nervoso della fuga, con ufficiali in divisa e in borghese vociferanti notizie contraddittorie, con troppe persone che vorrebbero imbarcarsi sul *Baionetta* e che, respinti, scompariranno, tanto che la seconda corvetta, lo *Scimitarra*, arrivata poco dopo ad Ortona per ''*imbarcarvi tutto il personale che si fosse presentato, si trattenne ad Ortona sino alle ore 8 del 10, ma non trovò nessuno e ripartì vuota per il Sud*''.

Nelle ''Memorie'' l'ammiraglio de Courten definisce ''ineccepibile'' la decisione del Re e di Badoglio di lasciare la Capitale, argomentando che in tal modo si rese possibile che un'autorità costituita italiana potesse gestire con gli Alleati, al riparo dalla minaccia tedesca, la situazione armistiziale e dare corpo in seguito alle speranze connesse al documento di Quebec.

Certo è che il popolo si sentì abbandonato. Buona parte dell'opinione pubblica ricevette come un insulto il proclama reale di Brindisi, che annunciava la consolante notizia: ''*col governo* [e non era vero, ché mancavano tutti i ministri, meno quelli militari] ... *mi sono trasferito in altro punto del sicuro e libero territorio nazionale*''.

Non si può negare che anche seri motivi di Stato abbiano influito sulla decisione di partire. Ma che questo sia avvenuto senza un gesto, senza assicurare la difesa di Roma che pure si poteva tentare, con una precipitazione al limite della decenza, rientra nelle responsabilità e nei limiti di chi prese ed attuò una simile decisione. Vi è chi sostiene che l'annuncio dell'armistizio, dato da Eisenhower alle 18,30 dell'8 settembre, giunse come una folgore a ciel sereno e sconvolse tutto. Ma i responsabili italiani sapevano benissimo fin dalla prima missione Castellano, conclusasi all'alba del 20 agosto, che ''la notizia dell'avvenuto armistizio sarebbe stata radiodiffusa dal generale Eisenhower [e, subito dopo, dal maresciallo Badoglio] cinque o sei ore prima dello sbarco alleato in forze nel territorio continentale italiano, sbarco la cui data ed il cui luogo gli anglo-americani non erano disposti a far conoscere'' (35). E allora, che giudizio si può esprimere su quel Sovrano e quel Capo del Governo che gestirono in quel modo la congiuntura del settembre 1943? Certo, era una congiuntura difficile, con tutta evidenza più grande di loro.

Si sono già citati alcuni dati sintetici che dimostrano il successo del trasferimento della flotta. A questa azione principale — di grande importanza politica perché recuperava credibilità al Governo italiano per l'osservanza leale delle clausole armistiziali relative alla Marina — si affiancarono numerose operazioni minori, ognuna delle quali coinvolse poche o singole unità. Nel marasma generale, la Marina confermava in tal modo di essere ancora una forza compatta, capace di operare e di meritare rispetto, la sola carta valida rimasta nelle mani del Governo.

---

(35) G. Bernardi, cit., p. 41, dove logicamente si rileva: ''Ciò avrebbe costretto le forze italiane a fronteggiare *da sole* la prima reazione tedesca''. Vedi anche Mack Smith, cit. p. 408-411, il quale osserva: ''il grosso dell'esercito, privo di ordini e senza capi, si disgregò. Ad illustrare la portata di questa tragedia, si può fare il confronto con il comportamento della Marina: il grosso della flotta italiana si unì subito agli Alleati, non appena l'ammiraglio de Courten si assunse la responsabilità di dare con chiarezza quell'ordine''.

Essa, operando sotto la propria bandiera e con i propri uomini, dava senso al tentativo di assicurare continuità all'esistenza dello Stato (36), operando fin dall'inizio in un ruolo concreto.

Nel mese di settembre furono condotte azioni di guerra, che comportarono anche perdite dolorose, a sostegno dei presidi italiani di Corfù, di Santi Quaranta e di altri punti della costa orientale dell'Adriatico e dello Ionio. Complessivamente, furono portati in salvo — nei porti dell'Italia meridionale — circa 25 000 uomini che erano stati sorpresi nei Balcani dall'armistizio.

L'ammiraglio de Courten vi si dedicò con grande impegno, ma le circostanze nelle quali doveva operare erano particolarmente difficili e scoraggianti: "Il mattino dell'11 settembre, quando mi affacciai ad una delle finestre dell'antico castello svevo, che domina il seno di ponente del porto di Brindisi e nel quale aveva sede il Comando Militare Marittimo, ebbi davanti agli occhi la visione della sparuta schiera di unità della Marina, che erano in quel momento a disposizione: lo *Scipione Africano*, due torpediniere antiquate, sei corvette, qualche MAS. Occorreva rimettere in piedi la Marina, cominciando tutto da capo".

Fin da quei primi giorni di Brindisi, il Ministro della Marina tentò di recuperare spazio per gli interessi nazionali, sebbene non fosse agevole riuscirci. Già il 13 settembre, in un colloquio con l'ammiraglio Power (37), cercò di ottenere l'aiuto alleato per mantenere le posizioni strategiche ancora in mano italiana (38)

---

(36) Un altro elemento di continuità, nel mondo navale italiano, si produsse il 14 settembre, con l'arrivo delle navi *Vespucci*, *Colombo* e *Saturnia*, provenienti da Venezia e da Trieste con gli allievi, gli insegnanti, gli istruttori e tutto il personale dell'Accademia Navale, che riprese "ordinatamente la sua attività nel Collegio Navale di Brindisi".

(37) Vice ammiraglio britannico, rappresentava il Comandante in capo navale nel Mediterraneo e doveva controllare l'osservanza dei termini dell'armistizio. Era quindi, in quei primi giorni, l'interlocutore Alleato più qualificato per de Courten.

(38) La mattina del 14, il Capo di S.M. Generale, Ambrosio, in un colloquio con i generali Mac Farlane (britannico) e Taylor (americano) "chiede la possibilità di uno sbarco Alleato nei Balcani. Ambedue dicono di non contarci per ora. Domandano se c'è la possibilità di avere le munizioni e le armi dei nostri soldati rimasti in Balcania. Vengono portate le carte topografiche del settore Italia-Balcani. S.E. Ambrosio fa presente le necessità della Marina italiana per operazioni di questo genere (Corfù e Mitilene che ancora resistono). I rappresentanti Alleati lasciano cadere l'argomento dicendo che porteranno le loro carte per fare dei paragoni". Rapporto del capitano di corvetta G. Lovatelli al Ministro della Marina del 14 settembre 1943, Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, Roma (d'ora in poi indicato con A.U.S.M.M.), *Fondo Lovatelli*. Dalla stessa fonte apprendiamo che de Courten ricevette il 16 l'ammiraglio inglese Peters, il quale chiedeva ragguagli circa la presenza a Brindisi dell'incrociatore *Scipione l'Africano* e di quattro siluranti di scorta. Il Ministro della Marina spiegò pazientemente che tali unità erano state lasciate a disposizione del Re dal Comandante supremo alleato e disse poi che Ambrosio avrebbe chiesto a Mac Farlane che le unità di piccolo tonnellaggio di Brindisi e Taranto fossero lasciate in tali zone e "che fosse concesso l'impiego di tutte quelle piccole unità che attualmente si trovano nei porti della Sicilia. Le ragioni di quanto sopra sono le seguenti: sulle coste dalmate le nostre piccole navi sono in continua attività. Tutte le isole che ancora stanno resistendo e combattendo i tedeschi chiedono il loro intervento, sia come ausilio nella battaglia, sia come aiuto per la scorta di eventuali evacuazioni. Dette unità eseguono anche lungo la costa bombardamenti per cercare di distruggere quei nuclei tedeschi rimasti che danno anche molta noia alle operazioni Alleate.

L'ammiraglio Peters domanda se queste unità vengono proprio impiegate per questo. L'Eccellenza de Courten continua dicendo: queste unità non solo combattono per questo, ma anche per questo vanno a fondo poiché, come certo voi sapete, una nostra torpediniera, durante la sua missione in combattimento veniva affondata da bombardieri tedeschi. Analoghe esigenze si ponevano nel Tirreno, tra Piombino, l'Elba e la Corsica. "Queste posizioni occidentali e quelle di grande importanza strategica nelle isole dalmate dovevano essere indiscutibilmente salvate dall'invasione

— e ci fu poco da fare — ma soprattutto chiese che "*la Flotta potesse tornare al più presto nelle sue basi per contribuire alla liberazione del territorio nazionale*" (39) e prospettò l'organizzazione di una struttura centrale per l'utilizzazione del naviglio mercantile. Comportandosi come membro del governo di un Paese sovrano, de Courten esplorava costantemente, senza sacrifici di dignità, quali forme di cooperazione in campo marittimo fosse possibile stabilire con gli Alleati, avendo sempre in mente quel preambolo del promemoria di Quebec che sembrava scritto per aprire nuovi spiragli di speranza in relazione a quello che avrebbero fatto gli italiani.

La leale esecuzione delle clausole dell'armistizio e l'azione condotta nel segno della continuità dal Ministro della Marina sboccarono nell'accordo Cunningham-de Courten del 23 settembre. L'ammiraglio britannico venne a Taranto per ottenere al più presto l'utilizzazione delle navi mercantili e delle unità minori italiane per la causa alleata: egli trovò il suo interlocutore preoccupato (40), come era logico, poiché de Courten temeva "*che l'incontro sanzionasse uno stato di inferiorità e di minorazione*". Il colloquio si svolse sull'incrociatore *Euryalus* in atmosfera cordiale e un accordo soddisfacente fu presto raggiunto. Assente la parola e il concetto di resa, le navi italiane avrebbero continuato ad alzare la propria bandiera e sarebbero state mantenute in efficienza per un impiego eventuale nella guerra contro la Germania. Quattro incrociatori potevano essere impiegati subito, mentre le siluranti avrebbero operato in servizio di scorta e il naviglio mercantile sarebbe stato utilizzato in un *pool* col compito di rifornire anche l'Italia (41). Alla fine dell'articolo 1 dell'accordo, poi, il ministro italiano

---

tedesca, nel caso contrario la riconquista di dette isole avrebbe comportato a noi ed agli Alleati molto sangue e fatiche".

Il 18, il comandante Lovatelli fa presente a Mac Farlane "il profondo disappunto provato dal mio Ministro della Marina nel venire a conoscenza dell'ordine di rientro ricevuto dalle nostre unità. Faccio presente quale importanza avessero quelle brevi missioni per l'interesse comune dell'Italia e delle Nazioni Alleate. S.E. Mac Farlane mi interrompe con gesto brusco, come per dire: Lo so, lo so, lo capisco benissimo. Indi dice: La prego di far sapere al suo Ministro della Marina che io simpatizzo molto con lui in questa circostanza, la prego inoltre di fargli sapere che su questo argomento ho scritto direttamente una lettera forte ad Algeri, lettera che spero abbia i suoi buoni risultati. Prosegue quindi ... facendomi comprendere che le difficoltà derivano dal Comando in capo della Flotta mediterranea, cioè dall'ammiraglio Cunningham".

In un colloquio del 19, infine, lo stesso Mac Farlane si compiacerà con Badoglio "d'aver ottenuto il permesso per la scorta del piroscafo destinato al ritiro del nostro gruppo combattente nella zona di Porto Edda, comunicando che, fino ad ulteriori istruzioni, le nostre unità non potranno più muovere".

(39) La corazzata *Vittorio Veneto*, la VII Divisione navale e quattro cacciatorpediniere erano stati trasferiti da Malta ad Alessandria, adducendo motivi logistici.

(40) "Molto abbattuto" scrisse l'ammiraglio britannico, di cui riportiamo il seguente giudizio sul Ministro della Marina italiana: "l'ammiraglio de Courten si dimostrò successivamente persona d'onore che manteneva tutto quello che prometteva". A. Cunninghan of Hyndope, *A Sailor's Odissey*, Londra, 1951, p. 572.

(41) Può avere un qualche interesse notare che, per le navi mercantili, nell'armistizio corto del 3 settembre si diceva che potevano essere requisite per le necessità degli Alleati (art. 5); nel promemoria Dick del 4 settembre ci si preoccupava solo che raggiungessero porti alleati; nell'accordo del 23 settembre veniva invece riconosciuto per esse il principio di un trattamento morale di parità con le unità mercantili alleate. Entrando nel *pool* esse infatti mantenevano bandiera ed equipaggi italiani e dipendevano da un organo direttivo (*Mediterranean Shipping Board*) che comprendeva anche un rappresentante italiano, l'ammiraglio Pietro Barone. E ciò malgrado i problemi di naviglio mercantile che avevano gli Alleati, impegnati su tutti i mari del mondo per alimentare

captò un punto che poteva alimentare ulteriori speranze: "*Deve essere chiaramente inteso che la misura nella quale le condizioni dell'armistizio saranno modificate ... dipenderà dall'entità e dall'efficacia della collaborazione italiana*" (42). De Courten lo ritenne interessante perché "si veniva così a stabilire un nesso con il documento di Quebec e si riconosceva trattarsi di una già avvenuta modifica del protocollo d'armistizio" (43).

Il desiderio tende, qualche volta, a spostare in avanti le valutazioni, così che, se appare da condividere la soddisfazione del Ministro della Marina per l'avvio della collaborazione navale con gli Alleati, meno fondate appaiono le speranze politiche basate sul testo citato. In fondo Cunningham non aveva promesso niente e la clausola si prestava anche ad un'altra lettura, intesa a salvaguardare sopra ogni cosa gli interessi degli Alleati, i quali potevano ritirare ogni concessione ove non avessero ritenuto soddisfacente, con una valutazione unilaterale, la cooperazione italiana. Del resto, come avrebbe potuto l'ammiraglio Cunningham assumere impegni di carattere generale, quando la direzione di tutto era nelle mani dei politici e, in campo militare, dei "soldati", come egli stesso li aveva definiti (44)? Era già molto che al massimo livello navale alleato vi fosse consapevolezza dei sacrifici e del valore della Regia Marina e che questo inducesse rispetto ed apprezzamento per l'ex avversario (45).

In attuazione di quanto definito nell'incontro sull'*Euryalus*, il 27 successivo furono concretate con l'ammiraglio Power, designato al collegamento tra il Comando navale alleato del Mediterraneo e la Marina italiana, "*le modalità di impiego del naviglio di immediata utilizzazione. Gli incrociatori sarebbero stati mandati in Atlantico meridionale per partecipare a crociere contro le navi corsare tedesche. I cacciatorpediniere sarebbero stati impegnati in Adriatico ed eventualmente in Egeo, in operazioni offensive. Torpediniere e corvette sarebbero state riunite in gruppi di scorta per la protezione dei convogli in Mediterraneo centrale, nell'intesa che i convogli sarebbero stati organizzati secondo il sistema inglese, ossia con un Commodoro britannico comandante del convoglio, responsabile delle navi mercantili, e con la scorta italiana, comandata da un capo scorta italiano*".

Pochi giorni dopo, il maresciallo Badoglio era costretto a firmare "l'armistizio lungo". Era stato previsto un incontro ad alto livello con il Comandante Supremo alleato a Malta il 27 settembre, incontro slittato poi al 29.

Il 24 il generale Mason-Mac Farlane (d'ora in poi indicato come Mac Farla-

---

fronti e popolazioni e realizzare sbarchi dalla piccola alla massima scala. Cfr., in proposito, L.B.A. Behrens, *Merchant Shipping and the Demands of war*, Londra, 1955.

(42) Così nel testo riportato in appendice da G. Bernardi, cit., p. 482-483.

(43) In effetti Londra e Washington, quando il 6 novembre 1945 pubblicarono il testo dell'accordo, riconobbero che esso modificava le condizioni d'armistizio. Ma, come si dirà più avanti, il testo medesimo sarebbe stato peggiorato a sfavore dell'Italia il 17 novembre successivo.

(44) I "soldati" — vale a dire i capi militari terrestri alleati — avevano redatto le condizioni dell'armistizio corto senza consultare i "marinai" — cioè il Comandante navale alleato del Mediterraneo, né il suo S.M. — e lo stesso avevano fatto prima, durante le trattative. Cunningham, cit., p. 560 e 572.

(45) "L'atteggiamento dell'ammiraglio Cunningham, le espressioni di ammirazione avute per la nostra Marina non lasciano dubbi sul futuro atteggiamento dell'Ammiragliato britannico nei nostri riguardi. Il memorandum è la prova più tangibile". Così si esprimeva il comandante Lovatelli nel rapporto al Ministro della Marina del 23 settembre. A.U.S.M.M., *Fondo Lovatelli*.

ne), che rappresentava gli Alleati presso il governo di Brindisi, indicò a Badoglio i temi che sarebbero stati discussi nella riunione:

a) lo stato di belligeranza dell'Italia appena avvenuta la dichiarazione di guerra contro la Germania.

b) dichiarazione degli Alleati che il Governo di S.M. il Re resterebbe invariato, quale ora si trova. Gli Alleati cercheranno di accorciare e di rinforzare per quanto sarà nelle loro possibilità l'autorità del Re e del Maresciallo con la clausola che il voto plebiscitario del popolo italiano sia favorevole.

c) la forma definitiva del Governo sarà decisa dopo la cacciata dei tedeschi dall'Italia.

d) S.M. il Re e Badoglio dovranno organizzare una coalizione interna antifascista che collabori con gli Alleati contro i tedeschi.

e) restituzione immediata delle terre appena liberate dai tedeschi.

f) Eisenhower darà, di tanto in tanto, istruzioni sulle questioni economiche-politiche (46).

Quanto al primo punto, la mattina dopo Mac Farlane avrebbe appreso dalla viva voce del Re quanto Vittorio Emanuele considerasse "inopportuna, nell'attuale momento, una dichiarazione di guerra. Detta dichiarazione sarebbe stata fatta solo da Sua Maestà e dal Suo Capo del Governo, non essendovi nelle presenti condizioni, nessun Parlamento. La volontà del popolo non vi avrebbe per nulla preso parte. Il Re avrebbe dovuto richiedere al suo popolo di combattere una guerra dopo che il suo esercito aveva già accettato un armistizio, perché stanco e senza armi. Oltre tutto questo era contrario allo Statuto del Regno. Questo argomento veniva discusso con tutti quei particolari, conseguenza della grande mente politica di Sua Maestà. Credo che Sua Maestà abbia accennato alla possibilità di una dichiarazione di guerra dopo la riconquista di Roma e la formazione di un Governo quasi completo" (47).

Il generale inglese tornò ad insistere sull'argomento con Badoglio subito dopo, pregandolo di dire alla radio che "l'Italia dopo la capitolazione davanti alle forze alleate avrebbe marciato di nuovo a fianco all'Inghilterra, all'America ed alla Russia" (48). Il discorso fu ripreso dal pomeriggio del 27, quando il Capo del Governo italiano ricevette i generali Mac Farlane e Smith (Capo di S.M. di Eisenhower), accompagnati dai consiglieri politici ministri Murphy (americano) e Mac Millan (britannico). Nel colloquio "S.E. Badoglio espone di nuovo la questione ai Ministri ed al generale Smith notificando la sua impossibilità nel dare una risposta affermativa senza consultare di nuovo il Re poiché non voleva ricadere nell'errore del sig! Mussolini nel trascinare la nazione in una guerra senza il plebiscito del popolo. Nel suo caso particolare, sarebbero solo S.M. e lui a prendere questa decisione. Insisteva perché detta decisione fosse presa dopo

---

(46) Rapporto del 24 settembre 1943 del capitano di corvetta Lovatelli al Ministro della Marina. A.U.S.M.M., *Fondo Lovatelli*. In quella occasione Mac Farlane rilevò che la popolazione di Bari non appariva del tutto soddisfatta perché il Governo italiano manteneva ancora ai loro posti alcuni ex fascisti.

(47) Rapporto del 25 settembre 1943 del capitano di corvetta Lovatelli al Ministro della Marina. A.U.S.M.M., *Fondo Lovatelli*. Quella mattina il Sovrano era anche irritato per la "scorrettezza di un capitano americano incaricato della stampa e propaganda che aveva imposto alla *Gazzetta del Mezzogiorno* di stampare il proclama riguardante la valuta senza la parte intestata a Sua Maestà il Re d'Italia, d'Albania ed Imperatore d'Etiopia".

(48) "Si raccomanda di includere anche questa Nazione poiché alleata". *Ibidem*.

la riconquista di Roma, cioè dopo la formazione di un Governo. Sento il generale Smith che dice al generale Mac Farlane che la situazione di cooperazionea dichiarazione di guerra per loro non aveva molto valore, ma l'unica sua preoccupazione era che i nostri soldati presi prigionieri dai tedeschi sarebbero stati fucilati quali franchi tiratori. Il generale Mac Farlane, stimolato dal ministro Mac Millan, insiste nel dire che era desiderio del generale Eisenhower che questa dichiarazione fosse fatta al più presto. Ritorna sull'argomento dei franchi tiratori e sulla necessità di questa affrettata dichiarazione. Il generale Smith comunica all'Ecc. Badoglio che in questo ultimo caso la Sicilia e le provincie d'Italia verrebbero immediatamente restituite. Fa presente poi che per la questione dell'alleanza il sig. Churchill e il sig. Roosevelt ritenevano il fatto prematuro. Si poteva parlare di cobelligeranza, dovendo tener conto delle opinioni delle grandi masse inglesi ed americane'' (49).

Ma prima di affrontare questo argomento, Mac Farlane aveva dato a Badoglio due copie del memoriale (l'armistizio lungo) che sarebbe stato discusso a Malta. Gli disse di studiarlo ed affermò che il documento ''aveva possibilità di modifiche e certi capitoli potevano essere anche abrogati, ad ogni modo lo pregava di firmarlo con la data del convegno di Malta poiché, col preambolo del memorandum, compilato poco dopo la data dell'armistizio vi era scritto di dette modifiche e di dette abolizioni'' (50). Sfugge, per la verità, che cosa mai Badoglio potesse studiare, dal momento che — si addusse la necessità di soddisfare l'opinione pubblica alleata e di evitare futuri malintesi (!) (51) — l'armistizio lungo avrebbe dovuto comunque essere sottoscritto (52).

Debitamente autorizzata dal Re, la firma ebbe luogo a bordo della corazzata *Nelson*, sulla quale era stato approntato un acconcio cerimoniale militare. Ma siccome Badoglio non aveva detto niente a nessuno dell'armistizio lungo e lo firmò da solo sottocoperta, i ministri che erano venuti con lui non si resero conto di quello che era accaduto. Scrive de Courten: ''*L'accoglienza mi apparve subito molto, troppo solenne per quello che, nella mia convinzione, doveva essere lo scopo principale dell'incontro: uno scambio di vedute sui modi della futura collaborazione. Tutto l'equipaggio era schierato su un lato dell'ampia coperta, dominata dalle poderose torri da 406 mm. Una compagnia di fanteria di Marina, disposta con quel perfetto ordine formale e caratterizzata da quella prestanza fisica che contraddistinguono quel corpo, presentava le armi. L'ammiraglio Willis, padrone di casa, era al barcarizzo ad attendere il maresciallo Badoglio, accompagnandolo nel passare sul fronte della compagnia d'onore. In fondo erano riuniti i capi militari alleati: il generale Eisenhower, che strinse cordialmente la mano al Maresciallo, il generale Alexander, l'ammiraglio Cunningham, il maresciallo dell'aria Tedder, il generale Gort, Governatore di Malta, ed altre personalità, le cui fisionomie ci erano in gran parte note attraverso*

---

(49) Rapporto del 27 settembre del capitano di corvetta Lovatelli al Ministro della Marina. A.U.S.M.M., *Fondo Lovatelli*.

(50) *Ibidem*.

(51) G. Bernardi, cit., p. 86.

(52) Questo documento, intitolato ''Atto di resa dell'Italia'', era fortemente peggiorativo rispetto al precedente armistizio del 3 settembre. L'articolo 1 recitava: ''Le Forze italiane di terra, mare ed aria, dovunque dislocate, con questo atto si arrendono incondizionatamente''. Una tale dichiarazione non figurava nel primo armistizio ma ora, specialmente sulla spinta britannica venivano a galla l'interpretazione e la volontà dei vincitori.

le fotografie pubblicate dai nostri giornali durante la guerra ... solo quando, più tardi, seppi della ragione sostanziale dell'incontro, compresi il significato della messa in scena organizzata dagli Alleati, i quali avevano evidentemente voluto dare aspetto solenne alla sanzione ufficiale della 'resa senza condizioni' dell'Italia".

Così il Ministro della Marina, tenuto all'oscuro della firma di un documento che, aggravando le condizioni già imposte all'Italia, peggiorava anche la situazione della Marina (53), ne venne a conoscere il testo soltanto "*nel marzo 1944, quando, avendo il rappresentante inglese dell'epoca, ammiraglio Mac Grigor, richiamato la Marina alla rigorosa osservanza di un certo articolo di quel documento, ebbi da lui comunicazione dell'intero protocollo*".

Nelle "Memorie" il comportamento di Badoglio è spiegato con la sua convinzione che l'Italia stesse per divenire alleata delle Nazioni Unite e che ciò avrebbe annullato tutti gli armistizi. A prescindere dal fatto che questa speranza non avrebbe giustificato la sfiducia di Badoglio nella capacità dei suoi ministri militari di mantenere il segreto nell'interesse della Nazione, rimane incontestabile che Mac Farlane aveva detto al Capo del Governo italiano — ed Eisenhower lo aveva appena confermato — che di alleanza, almeno per il momento, non era il caso di parlare, perché l'opinione pubblica anglo-americana era contraria. Inoltre lo stesso Maresciallo, parlando con il corrispondente dell'agenzia *Reuter* Cecil Sprigge nel gennaio 1944 — quindi ben dopo la dichiarazione di guerra alla Germania — ebbe a riconoscere: "Se mi chiedete quali vantaggi l'Italia abbia tratto dalla cobelligeranza ... la risposta sarebbe assolutamente nessuno, ma questo non si può dire" (54).

Non sembra fuori luogo ricordare che la firma di Malta ebbe luogo mentre a Napoli era in corso, già da un paio di giorni, una rivolta popolare contro i tedeschi, che sarebbe costata più di 300 morti (55), senza che né gli Alleati, né gli uomini del governo di Brindisi se ne commuovessero molto. Le giornate di Napoli sono citate nelle "Memorie" solo nella nota che riporta il proclama di Badoglio del 13 ottobre, in occasione della dichiarazione di guerra alla Germania (56). Al di là delle difficoltà d'informazione — de Courten scrive che i consiglieri di Badoglio e gli stessi ministri erano "*sordi e muti*" — si ha l'impressione che la carta popolare non fosse apprezzata e che mancasse la volontà di giocarla da parte del governo legale d'Italia.

Del resto, quanto fosse avanzata la filosofia politica di tale compagine si può dedurre da un altro episodio. Dopo la firma dell'armistizio lungo, riunitisi sotto coperta i rappresentanti italiani ed Alleati, venne toccato, tra gli altri, il tema dell'allargamento del governo di Brindisi ad esponenti politici, che Eisenhower auspicò essere "*persone tecnicamente preparate e di alto rendimento, purché di sentimenti sicuramente antifascisti*". Badoglio — per la verità — dopo aver tergiversato un poco — lanciò il nome di Grandi, "*affermando che, per il contributo fondamentale da lui dato alla caduta del fascismo, la sua presenza in un Governo ne avrebbe accentuato il carattere antifascista*". Naturalmente, "*la proposta non fu bene accolta dal generale Eisenhower, il quale tenne a dichiarare che, nelle opinioni pubbliche alleate, il conte Grandi era considerato il numero due del fascismo ed*

---

(53) Cfr. G. Bernardi, cit., p. 93-97.
(54) D.W. Ellwood, cit., p. 65.
(55) Vedi R. Battaglia, *Storia della Resistenza italiana*, Torino, 1961, p. 103-112.
(56) "L'eroica popolazione di quella città, che subì per settimane ogni tormento, validamente concorse con le truppe anglo-americane a volgere in fuga l'odiato tedesco".

ammonì che, pur non volendo egli interferire nelle questioni interne italiane, data la situazione psicologicamente assai delicata in atto, occorreva a suo parere evitare ogni gesto che non fosse suscettibile di portare ad un incremento di reciproca simpatia''.

Eisenhower contropropose Sforza, ma il Maresciallo rispose che doveva rimettersi al Re, facendo capire che quel nome non era gradito.

Come noto, la trovata di Grandi era farina del sacco del Re, che il giorno precedente aveva fatto trasmettere ad Eisenhower un ''disgraziato telegramma'', compilato dal Ministro della Real Casa, Acquarone, nel quale si chiedeva il rimpatrio di Grandi per affidargli l'incarico di Ministro degli Esteri (57). A sua volta Badoglio aveva trovato la cosa forse un po' audace, ma non improponibile, e ne era uscita quella brutta figura sulla *Nelson*. Tali erano i limiti dei due ''anziani e mediocri ex tutori del fascismo'' (58), che gli Alleati e le circostanze dovevano legittimare ''come simboli della costituzionalità e dell'unità antifascista'' (59).

Sebbene annunciata pubblicamente (60) e continuamente sollecitata dagli anglo-americani (61), la dichiarazione di guerra alla Germania fu ritardata fino al 13 ottobre (62). In un quadro di miopia politica, Vittorio Emanuele resistette

---

(57) V. Vailati, cit., p. 165, che cerca un'attenuante ''nel marasma di Brindisi''; M. Toscano, *Dal 25 luglio all'8 settembre*, Firenze, 1966, p. 224; Mack Smith, cit., p. 414-415.

(58) Così li definisce C. Delzell, *I nemici di Mussolini*, Torino, 1966, p. 227.

(59) D.W. Ellwood, cit., p. 58.

(60) Il 1° ottobre Badoglio lo aveva riconfermato ricevendo i giornalisti inglesi e americani al Circolo di Marina di Brindisi. ''... La stampa chiede infine i programmi futuri che il Maresciallo aveva sul suo prossimo governo. S.E. Badoglio risponde: Marciare fino in fondo con voi per la distruzione della Germania. Arrivato a Roma scegliere fra i migliori cuori e le migliori teste del nostro popolo, i capi del suo nuovo governo (naturalmente esclusi gli ex fascisti); indi creare questo governo a base del tutto democratica''. Rapporto del 1° ottobre 1943 del comandante Lovatelli al Ministro della Marina, A.U.S.M.M. *Fondo Lovatelli*.

(61) A tutti i livelli non solo a quelli decisionali (Re e Badoglio). A titolo di curiosità, si riporta il seguente brano del rapporto del 10 ottobre del capitano di corvetta Lovatelli al Ministro della Marina: ''Riferisco un colloquio avvenuto tra il comandante Stone (della Marina americana) ed il sottoscritto. Quanto dico ha forma esclusivamente confidenziale:

— Beh, Lovatelli, che notizie sulla dichiarazione di guerra?

— Non so assolutamente nulla — rispondo — penso che la questione sia in elaborazione.

— Ma dovete far presto. Conosco le ragioni legali che legano il vostro governo ad una attesa, ma in questi momenti così importanti per la vostra Patria, si fa un frego sulle leggi ed agiscono i militari. Pensate solo a due cose. Se la Germania subisce istantaneamente un collasso, cosa da non escludere, Voi vi presentereste al tavolo della pace come degli amnistiati o poco più. Ammesso poi che la Germania subisse tra breve questo crollo, Voi, con un ulteriore ritardo della dichiarazione di guerra rifareste la figura, definita con la frase 'pugnalata nella schiena', fatta con la Francia all'inizio della guerra, e tutto questo per aspettare il crollo della Germania. Senza considerare il fatto del trattamento da franchi tiratori che subireste dai tedeschi, cosa da cui il vostro governo vi deve proteggere, pensate al punto a cui salirebbero le vostre azioni sull'opinione americana ed inglese. Lovatelli, Voi dovete dichiarare la guerra, lo dovete fare ed anche subito e senza esitazione. Quello che succederà dopo sarà di grandissimo vantaggio per Voi''. A.U.S.M.M., *Fondo Lovatelli*.

(62) L'11 Badoglio incaricò l'ambasciatore a Madrid di comunicare al suo collega tedesco che l'Italia si sarebbe considerata in stato di guerra con la Germania a partire dalle ore 15 (ora di Greenwich) del 13 ottobre 1943. Il 12, alle 18, incise il disco con il proclama agli italiani, in cui annunciava la dichiarazione di guerra. Il 13, nel giardino del Circolo della Marina, lesse il proclama ai corrispondenti della stampa Alleata. In mattinata aveva ricevuto il corrispondente del *Fifth Army News*. In tale occasione ''il corrispondente chiede a S.E. il Capo del Governo quali erano

fino a quando gli fu possibile alle pressioni (63), nella speranza di ottenere improbabili contropartite. Che in questo il Sovrano sbagliasse, lo sottolinea anche Grandi: "La mia personale solidarietà a Badoglio in data 27/9/1943 significava e voleva significare soltanto che io ero contro la Repubblica di Salò, che ero e rimanevo fedele al mio Re e soprattutto e anzitutto un'altra cosa che *'ritenevo*

---

i suoi principi e realizzazioni sulla cooperazione data fino ad ora dall'Italia alle Nazioni Alleate.

S.E. risponde: La più completa che è, fin ad ora, nelle nostre possibilità, quindi come realizzazioni si può riassumere: 1°) Le truppe che tra molto breve, marceranno a fianco a fianco ed agli ordini del generale Alexander a cui diamo soprattutto, e questo è molto importante, la sicurezza del retroterra. 2°) L'uso completo dei nostri porti, ed il massimo aiuto da parte della nostra manodopera per la facilitazione ed il rapido svolgimento degli sbarchi (non parla della Marina) ...

Il corrispondente chiede l'idea personale del Maresciallo sull'effetto che farà sul mondo il proclama di dichiarazione di guerra. Buono ritengo — risponde, S.E. — visto che lo faccio". Rapporto del 13 ottobre 1943 del comandante Lovatelli al Ministro della Marina, A.U.S.M.M., *Fondo Lovatelli*.

Nel rapporto del 10 ottobre dello stesso, *ibidem*, è riportato che il Generale Taylor, al ritorno da un colloquio con Badoglio in cui aveva avuto la conferma dell'imminente dichiarazione di guerra, "mi tende la mano e mi dice con sincera simpatia: *And now, Lovatelli, we are in the same team*".

(63) Badoglio era più propenso alla dichiarazione di guerra. Contro erano invece Acquarone (cfr. R. Zangrandi, *1943: 25 luglio-8 settembre*, Milano, 1964, p. 775-778) e il Capo di S.M. Generale, Ambrosio. G. Bianchi (*Dino Grandi racconta l'evitabile Asse*, Milano, 1984, p. 20-21) ha pubblicato il documento che riportiamo di seguito, indirizzato al duca Acquarone ed avente per oggetto "Dichiarazione di guerra alla Germania", che dovrebbe essere datato alla prima settimana di ottobre. Ambrosio scriveva: "Il generale Castellano mi ha trasmesso copia della lettera 240 in data 2 c.m. trasmessa a V.E. Le comunico, in merito, il mio punto di vista.

1) I vantaggi degli Alleati per la nostra dichiarazione di armistizio sono stati di per se stesso enormi. Se avessimo avuto le nostre Divisioni fra Salerno e le Puglie invece che a Roma, non sarebbero mai sbarcati.

Inoltre la nostra collaborazione è stata già in questo mese della massima intensità; basta pensare al possesso assicurato della Sardegna e della Corsica; alla protezione dei porti di Bari, Brindisi e Taranto; alla guerriglia, ai sabotaggi di ogni genere fatti in Italia e nei Balcani, con vittime imprecisate ma certo numerosissime; al possesso assicurato di numerose isole egee; alla difesa sfortunata di Cefalonia e Corfù. Tutto questo è stato fatto senza nessuna contropartita, salvo la promessa di attenuare le condizioni di pace.

2) La rottura delle relazioni col Giappone è da escludere. Se a noi è permesso, al massimo, di essere cobelligeranti, vuol dire che possiamo collaborare per cacciare i tedeschi dal nostro suolo, ma non abbiamo nessuna ragione di combattere i giapponesi. Per questo occorrerebbe una vera alleanza politica, che non è concessa.

La rottura delle relazioni col Giappone, preludio della guerra, cagionerebbe l'invio della nostra flotta a combattere nel Pacifico, ed è questo che loro vogliono, e che noi non dobbiamo permettere mai, senza alleanza politica.

3) La dichiarazione sarebbe in realtà sfruttata a nostro danno dalla propaganda fascista, in quanto la guerra verrebbe dichiarata da un Governo che ha una giurisdizione, per modo di dire, su 7 province, che non ha esercito, né aeronautica, e che ha una flotta comandata dall'ex nemico. La nostra dichiarazione di guerra sarebbe per conseguenza semplicemente platonica.

4) Alle prossime operazioni su Roma, parteciperanno sì e no 5000 uomini. La sorte dei prigionieri sarà certo dolorosa, ma saranno in numero assolutamente trascurabile di fronte a decine di migliaia che sono morti, o fucilati o di stenti.

5) Il rimettere sotto la nostra sovranità i territori occupati, fa più comodo agli Alleati che a noi, perché si disinteresseranno di tutto (viveri, carbone, ordine pubblico, ecc.). Però il provvedimento, nonostante quanto sopra, sarebbe per noi certamente importante, perché ci consentirebbe di riannodare gradatamente le fila di tutti i servizi del nostro Paese, a mano a mano che viene liberato.

6) Di alleanza politica non è il caso di parlare, come è detto chiaramente nella lettera dei Capi di Stato.

Parere conclusivo — La data dell'armistizio è stata anticipata senza alcun riguardo alla nostra situazione, così che si è generata una crisi gravissima in Italia e nei Balcani. Dobbiamo evitare

necessaria e urgente, la dichiarazione di guerra dell'Italia contro la Germania . Fra tutti gli errori compiuti dall'infausto governo dei 45 giorni, credo che il peggiore di tutti sia stato quello di non entrare immediatamente, dopo il 25 luglio, in guerra contro la Germania, capovolgendo interamente la posizione dell'Italia. Era questo l'unico modo per creare una ipoteca a favore dell'Italia così come la Jugoslavia e la Francia avevano fatto ricavandone tutti i vantaggi che tutti conoscono. Vani ed inutili erano stati dal 25 luglio al 18 agosto, giorno della mia partenza per la Spagna, i miei appelli e le mie esortazioni al Re, ad Acquarone, allo stesso Badoglio. Nessuno volle capire che nessuna forza al mondo e nessuna furbizia soprattutto, avrebbe risparmiato un duro calvario per l'Italia rappresentato dalla vendetta nazista. Occorreva che questo calvario che l'Italia si preparava ad affrontare fosse utile al Paese e non sterile come di fatto fu soltanto per la paura, la mancanza di intelligenza, l'indecisione del Governo dei 45 giorni" (64).

Nel momento in cui Vittorio Emanuele dava il via alla dichiarazione di guerra, non aveva più alle spalle nemmeno quell'esecutivo, ma la sparuta compagine governativa di Brindisi, composta dal Presidente del Consiglio e dai ministri della Marina e dell'Aeronautica. È certo da sottoscrivere quanto osserva de Courten, con acume e serenità, circa "*l'inopportunità di avere dato vita, il 25 luglio, ad un Ministero di funzionari, e non ad un Governo politico di forte rilievo e di grande prestigio, e lo stato di paralisi costituzionale derivante dal non avere portato al Sud un efficiente nucleo governativo*".

L'Italia diventava cobelligerante. Questo non alterava le condizioni dell'armistizio — come, su intervento britannico, chiariva bene la dichiarazione alleata del 13 ottobre di riconoscimento della cobelligeranza — ma sembrava un passo avanti nel senso indicato dal documento di Quebec, secondo cui tali condizioni avrebbero potuto essere in futuro modificate in base ad un accordo tra i Governi alleati ed all'assistenza che il Governo italiano avrebbe dato alle Nazioni Unite.

La Marina, intanto, aveva intensificato in ottobre, anche prima della dichiarazione di guerra, la propria attività. Il 10 ottobre lo stesso Ministro della Marina si trasferì a Taranto per meglio seguire i problemi della Flotta. Sua preoccupazione principale era quella di fronteggiare ogni indizio di depressione degli uomini e di mantenerne alto lo spirito malgrado tutto, assicurando in massimo grado disciplina ed efficienza alla compagine navale cui nuovi impegni e nuovi sacrifici potevano essere chiesti.

Il compito non era facile, perché ufficiali ed equipaggi, tornando in Italia trovavano una situazione "*completamente diversa da quella precedente l'armistizio*". Al Nord Mussolini aveva costituito la Repubblica di Salò, che pretendeva di detenere il monopolio dell'onore nazionale, mentre al Sud, in maniera scoper-

---

che si ripeta questo passivo senza contropartita. La non-belligeranza dovrebbe essere oculatamente negoziata.

Poiché peraltro gli anglo-americani non entreranno certamente in discussioni politiche e neppure negozieranno compensi a fine guerra, si deve almeno ottenere che ci mettano in grado di realmente combattere, per non fare una dichiarazione platonica che servirebbe soltanto ai loro fini politici. E quindi debbono portarci in Continente le divisioni della Sardegna-Corsica (queste ultime complete) e fornire i mezzi per mettere in efficienza altre divisioni. Inoltre non dovrebbe essere permessa la propaganda comunista.

Niente rottura col Giappone, senza alleanza politica".

(64) G. Bianchi, cit., p. 146.

ta e non di rado sgradevole (65), comandavano gli occupanti. Tuttavia l'energia di de Courten e il suo messaggio morale (66), che la figura pulita del Ministro della Marina rendeva credibile, ebbero successo nel mantenere la compattezza della compagine navale a lui affidata. Eppure in quel momento anche l'indipendenza nazionale poteva apparire precaria, sia per l'atteggiamento invadente degli Alleati, sia per il poco che poteva opporre loro il Governo del Re.

Era un Governo che continuava a denunciare, anche sul fronte interno, fragilità e debolezza. Il 24 ottobre Badoglio scrisse una lettera a Vittorio Emanuele, nella quale lamentava la mancanza di compattezza delle forze politiche italiane e riferiva che i partiti, a Roma, volevano l'abdicazione del Re, la rinuncia alla successione del Principe di Piemonte e l'ascesa al trono del figlio minore di questi, con Badoglio reggente. Il maresciallo pensava invece di invitare i partiti, una volta liberata Roma (67), a collaborare col Governo, pronto a dare le dimissioni in caso di rifiuto. Sforza gli aveva detto che il Sovrano doveva tener conto dell'opinione dei partiti, altrimenti si sarebbe profilata la caduta della Monarchia. "Né ritengo prudente" — aggiungeva Badoglio — "far sincero affidamento sulle nostre forze, dato che troppi fermenti esistono in esse, sì che la loro compagine è quanto mai precaria". In quella circostanza, invece, i responsabili delle forze armate ne riconfermarono la saldezza e la fedeltà (68).

Ma Vittorio Emanuele "era contrario a qualsiasi idea di abdicazione", confortato "nel suo tenace attaccamento al trono" dal duca Acquarone. De Courten, pur escludendo "moventi di carattere personale", era convinto che se l'abdicazione avesse avuto luogo il 25 luglio, come aveva suggerito Badoglio, sarebbe stato meglio per il Paese e per la Monarchia. La permanenza sul trono del vecchio Re non favoriva l'unità e la saldezza del popolo in quella atmosfera di concordia nazionale che il Ministro della Marina avrebbe desiderato. Quanto ciò

---

(65) Anche i rapporti con i capi ed i rappresentanti delle Marine Alleate, malgrado la cooperazione in atto, procuravano talvolta brutte sorprese. Il nuovo Comandante in capo navale del Mediterraneo — Sir John Cunningham, che aveva sostituito il più famoso cugino Sir Andrews — al primo contatto con l'ammiraglio de Courten, il 26 ottobre 1943, reclamò la restituzione delle navi ex francesi, greche ed iugoslave e dei marinai "sudditi iugoslavi". Detta richiesta — cui de Courten si oppose decisamente negando che nella Marina italiana vi fossero sudditi iugoslavi — ebbe poi un antipatico seguito per i maneggi di agenti iugoslavi e britannici.

(66) Il 14 ottobre, parlando agli ufficiali riuniti nel salone del Circolo di Marina di Taranto, egli, tra l'altro, disse "Siamo qui un pugno di uomini, lontani dalle nostre case, dai nostri cari: ma siamo uniti da uno stesso grande ideale, per il quale lottiamo con energia, con tenacia, con passione. Forse ora non potete comprendere tutto, ma un giorno, quando avrete i capelli bianchi, parlando ai vostri figli ed ai vostri nipoti, potrete affermare con orgoglio che nel 1943, con la vostra azione, avete salvato l'Italia".

(67) Il continuo richiamo alla liberazione di Roma come al momento prossimo nel quale si sarebbe posto mano ad iniziative importanti ed urgenti, il cui rinvio non era certo producente, dipendeva in buona parte dalla speranza che tale evento fosse imminente. L'errore di valutazione non nasceva tanto dagli italiani che non disponevano di forze proprie per avviare l'operazione e non erano ammessi alla definizione dei piani strategici, quanto dagli Alleati, i quali sopravvalutavano le proprie possibilità e sottovalutavano le difficoltà della guerra di montagna, quale divenne la Campagna d'Italia poco dopo la presa di Napoli. Una conferma dell'ottimismo degli Alleati si ha anche dal rapporto del 4 ottobre 1943 del comandante Lovatelli al Ministro della Marina, A.U.S.M.M., *Fondo Lovatelli*: "Il generale Mac Farlane ... mi prega di far sapere (al ministro) che lui partiva subito per Gibilterra e che sperava di essere di ritorno tra una dozzina di giorni ed aggiunge sorridendo: Per la marcia su Roma".

(68) Con qualche esitazione forse da parte del generale Roatta, Capo di S.M. dell'Esercito. Il Ministro della Marina poté invece riconfermare la "sicura lealtà" dell'Arma.

fosse lontano dalla realtà si vide subito, nella prima settimana di libertà di stampa, ripristinata alla fine di ottobre, che culminò "nella reiterata e categorica intimazione al Re di levarsi di mezzo".

La fede monarchica di de Courten, però, non faceva velo alla sua intelligenza. "*A me parve in ogni modo inesplicabile*" — egli scrive nell'occasione — "*la tenace aderenza di Vittorio Emanuele III alla norma tradizionale di Casa Savoia, secondo la quale ognuno svolge integralmente le proprie funzioni a suo turno, senza nessuna possibilità di reciproche interferenze, sicché il Principe ereditario era tenuto completamente all'oscuro su questioni politiche e militari di carattere generale. Vi sono principi che sono ottimi in circostanze ordinarie: ma, in una situazione di eccezionale gravità e difficoltà, come quella che si stava attraversando, sarebbe apparso naturale che tutti gli interessati, attuali e futuri, fossero compartecipi della responsabilità dell'avviamento da dare a certi problemi che avevano grande risonanza in Italia e fuori e che potevano esercitare un'influenza determinante sui futuri lineamenti della struttura statale*".

Difficoltà e amarezze non mancavano. Il 9 novembre il Ministro della Marina ne ebbe una nuova riprova. L'Unione Sovietica aveva chiesto un'aliquota consistente della flotta italiana e questo fatto nuovo induceva gli angloamericani a modificare l'accordo Cunningham-de Courten per avere mano libera sulle navi italiane, al di là degli impegni sottoscritti. Questo doveva valere soprattutto per il futuro.

Mac Farlane chiese di aggiungere al preambolo dell'accordo navale del 23 settembre un emendamento che diceva: "È inteso e concordato che le disposizioni del presente accordo relativo ad immediato impiego e disposizione delle navi da guerra e mercantili italiane non alterano il diritto delle Nazioni Unite di prendere quelle altre disposizioni relative a tutte o parte delle navi italiane che esse considerino opportune. Le loro decisioni a questo riguardo saranno notificate di volta in volta al Governo italiano". Inoltre, bisognava prevedere la possibilità che unità mercantili battenti bandiera italiana potessero essere armate con equipaggi non italiani.

Il punto importante era il primo. Esso significava che gli Alleati, unilateralmente, avrebbero potuto non osservare l'accordo nei riguardi delle navi italiane, quando e come lo avessero ritenuto opportuno. Si trattava di una clausola di salvaguardia che rimetteva esplicitamente le decisioni definitive sulla flotta italiana alla sola volontà degli Alleati, azzerando lo spirito e la lettera dell'intesa precedente.

In contropartita sarebbero state apportate alcune modifiche al testo dell'armistizio lungo: questioni di parole, sostanzialmente, ma che gli italiani, in quel tempo, non potevano non ritenere importanti da un punto di vista generale. Il titolo del documento, invece che "Atto di resa dell'Italia", diventava "Condizioni aggiuntive di armistizio con l'Italia". La parola "incondizionatamente" veniva cancellata dal punto 1 (A), là dove era detto che "le Forze italiane di terra, mare ed aria, dovunque dislocate, si arrendono"; l'avverbio contestato, tuttavia, non spariva, ma veniva trasferito nell'ultimo comma del preambolo, il quale recitava quindi che tutte le clausole "sono state accettate senza condizioni dal maresciallo Pietro Badoglio, Capo del Governo italiano". Inoltre a fianco della Gran Bretagna e degli Stati Uniti, quali potenze contraenti per le Nazioni Unite, veniva aggiunta l'Unione Sovietica.

De Courten cercò di opporsi, minacciò le dimissioni, tentò di articolare controproposte. Tutto inutile. Il 17 novembre il successore di Mac Farlane, generale Joyce, consegnò a Badoglio una lettera nella quale, a nome di Eisenhower, ribadiva: "se il Governo italiano non può accettare le clausole navali emendate nella forma sottoposta, l'atto di resa quale fu firmato a Malta deve restare come redatto originariamente senza modifica, affermando così la resa senza condizioni delle forze italiane di terra, di aria e di mare. Le clausole navali che non sono state ancora firmate divengono così automaticamente una base (per la collaborazione) soggetta a quelle variazioni che le Nazioni Unite potranno richiedere".

Come la spada di Brenno calava l'imposizione del sopruso mediante la scoperta minaccia di danni ancora maggiori. Il ricatto doveva riuscire per forza, e il Ministro della Marina firmò, specificando che lo faceva in obbedienza agli ordini del Presidente del Consiglio. Tre giorni dopo Badoglio scrisse a Roosevelt e a Churchill una "vigorosa ed accorata lettera", che non ebbe mai risposta, il che aiuta a comprendere il peso che aveva in quelle circostanze, la voce del Capo del Governo italiano.

È appena il caso di ricordare che nel preambolo al trattato di pace con l'Italia, malgrado un nuovo dosaggio di parole, fu poi scritto: "premesso che l'Italia, essendosi arresa senza condizioni ha firmato le condizioni di armistizio il 3 e il 29 settembre". In realtà nel novembre 1943 i vincitori avevano estorto con la forza le firme dei vinti per coprire con un preteso consenso la loro malafede. Per il momento, la questione delle navi all'Unione Sovietica sarebbe stata risolta, nel marzo successivo, col prestito di una aliquota di unità alleate (69), ma in una prospettiva di più lungo periodo nuove ombre preoccupanti si allungavano sul destino della Marina italiana.

Così il regno del Sud si avviò faticosamente tra ostacoli e diffidenze, al riscatto del Paese. Aveva il controllo nominale di poche provincie e la prospettiva di estendere tale controllo, sempre nominale, ad altri territori del Mezzogiorno, la parte più debole del Paese, quella che più aveva sofferto per la guerra. La verità era che l'errore del 1940 "non era rimediabile senza avere prima pagato il prezzo di tremende rovine, di immensi dolori e di pesanti umiliazioni. Questa dura realtà doveva finire per imporsi contro l'abnegazione di pochi e contro le speranze e le illusioni di molti. Solo dopo aver toccato il fondo, il nostro Paese avrebbe potuto voltare le spalle al passato e riprendere il suo cammino" (70).

La fase finale dell'anno 1943 segnava una "progressiva evoluzione della politica alleata nei nostri confronti, in senso restrittivo e limitativo", alla quale l'ammiraglio Mac Grigor, nuovo incaricato del collegamento con la Marina italiana, diede una interpretazione "integrale e drastica". Diffidenza e non benevolenza reciproca confermavano, come annota de Courten, che "tre anni di guerra avevano lasciato una traccia profonda in molti animi, che non erano facilmente disposti a dimenticare" (71). Né, realisticamente, ci si poteva aspettare una si-

(69) La corazzata *Royal Sovereign*, l'incrociatore *Milwaukee*, 8 cacciatorpediniere e 4 sommergibili, oltre a 40 000 t di naviglio mercantile. Le navi potevano essere consegnate ai sovietici solo in acque artiche, e fu questa probabilmente una forte ragione per non mettere mano subito su unità italiane, inadatte a quei mari e più utili altrove. Vedi G. Bernardi, cit., p. 148-163.

(70) M. Toscano, *Sondaggi italiani*, cit., p. 339.

(71) "Nessuno si faccia illusioni, in Italia, su una possibile generosità inglese. Vi sono scrittori inglesi che vogliono riserbare a noi la massima punizione, come agli iniziatori della rivolta antibritannica". G. Bottai, cit., p. 349 (3 gennaio 1943).

tuazione diversa (72).

La stessa cobelligeranza "era poco più di una formula di compromesso e di rinvio: compromesso tra politici e militari, tra inglesi e americani, tra il recente passato e il campo di battaglia del presente, tra opportunità e ideologia, proroga in nome di una realistica 'souplesse' e di una impregiudicata libertà d'azione. Tra gli italiani e il loro nuovo governo appena legittimato, e tra quel governo e il mondo esterno, si ergeva uno speciale organismo, la Commissione di controllo alleata — laboriosamente venuta alla luce il 10 novembre — tra i compiti della quale c'era anche quello di liberare gli Alleati da oneri e impegni" (73). Questi derivavano anzitutto dalle esigenze militari, che inquadravano l'interesse alleato al controllo del territorio italiano quasi esclusivamente in relazione alle operazioni belliche. Dovendo concentrare sul fronte il massimo delle forze disponibili, era opportuno evitarne la dispersione nell'occupazione di tutto il territorio

---

(72) Lo spiegò il 2 dicembre 1943, con maggior cortesia di quanto emerga dalle frasi che riportiamo, l'ammiraglio Waller, Comandante in Capo del Mar Rosso, al capitano di vascello Tallarigo, Comandante dell'incrociatore *Eugenio di Savoia*. Questi aveva lamentato, con una lettera del giorno prima, che ai suoi marinai fossero imposte restrizioni a terra, che non gli parevano conformi allo *status* di unità cooperante quale era l'*Eugenio*. Waller scriveva: "... Le espongo adesso chiaramente la diversità fra il punto di vista da Lei espresso nella sua lettera e quello della maggioranza del personale alleato attualmente in Egitto ... I non italiani considerano la questione come segue: la nazione italiana, senza alcuna distinzione, si è unita al loro nemico nella guerra per i suoi propri interessi ed ha appoggiato la Germania anche nei suoi atti peggiori. Gli italiani hanno occupato la Grecia, parte della Francia ed altri territori e quindi, inevitabilmente, vengono ritenuti da questa gente responsabili in gran parte della miseria e della fame che si sono verificate ed ancora permangono in detti territori occupati ... l'accettazione da parte alleata della cobelligeranza ... non fu gradita sotto alcuni aspetti nemmeno in Gran Bretagna e in America. Essa fu infatti molto discussa e provocò un notevole risentimento nelle nazioni alleate continentali. Queste ultime accettarono la situazione per lealtà verso la Gran Bretagna e gli Stati Uniti, ma lo fecero senza alcun sentimento amichevole verso gli italiani e con molto risentimento e rimostranze per il fatto che gli italiani, che avevano oppresso i loro popoli in Grecia ed in Francia, non dovessero ora subire la normale punizione di divenire prigionieri di guerra. Questi alleati e, fino ad un certo punto, i militari dei gradi inferiori delle forze britanniche e americane, non sono affatto disposti ad accettare che l'ultimo convertito alla causa alleata debba di punto in bianco entrare nella loro amicizia e che sia trattato come quelli a fianco dei quali essi hanno combattuto e sofferto durante gli ultimi anni ... Parlo di fatti, e non di quello che è giusto ... Il fatto è, caro comandante Tallarigo, che quando si è fatto, oppure quando la propria nazione ha fatto, un grave e rattristante errore è assolutamente necessario lasciar decorrere un periodo di tempo sufficientemente lungo perché i rancori si attutiscano ... La prego di credere che è doloroso per me ... ".

Del resto, a fine settembre 1943 il diplomatico Mac Millan, ministro residente ad Algeri e massimo portavoce del Governo di Londra in Italia, aveva ben scritto: "La truculenza e il tradimento degli italiani causarono molte sofferenze al nostro popolo. La nostra opinione pubblica nutriva un particolare risentimento verso lo sciacallo Mussolini e coloro che avevano sostenuto o scusato la sua politica. La trasformazione da nemico sconfitto in qualcosa di simile a un amico e alleato era un processo che aveva bisogno di tempo".

Di non poco tempo, come un altro episodio dimostra. A guerra finita, l'ammiraglio Morgan, che era stato per oltre un anno a contatto con la nostra Marina e ne aveva potuto apprezzare l'opera, aveva preparato, nell'estate 1945, un testo che si proponeva di leggere alla BBC per informare i propri compatrioti del contributo navale italiano alla causa comune. Il testo, previo accordo dell'Ammiragliato e del *Foreign Office*, fu inviato alla BBC per stabilire orario e modalità della trasmissione. La BBC non rispose affatto e non utilizzò il testo che era stato preparato per informare gli inglesi di quello che la nostra Marina aveva fatto durante la cobelligeranza, nelle sue trasmissioni dirette in patria. Riassunto e tradotto in italiano, fu invece trasmesso dalla "Voce di Londra", nel pomeriggio del 7 settembre 1945, ...agli italiani. G. Bernardi, cit., p. 132-133.

(73) D.W. Ellwood, cit., p. 62, a conclusione di un capitolo significativamente intitolato "L'armistizio degli inglesi".

sottratto ai tedeschi. Di qui la convenienza di ammettere alla cobelligeranza il Governo di Brindisi: esso avrebbe compiuto ogni sforzo per rendersi utile nella speranza di acquisire meriti per l'avvenire, ma non avrebbe avuto realmente spazio autonomo sotto il controllo stretto degli Alleati (74). Costoro invece, da nulla condizionati se non dalla propria utilità (75), potevano fare e disfare, evitare di prendere impegni oppure, avendoli presi, rimangiarseli come stava a dimostrare la vicenda dell'emendamento novembrino all'accordo navale.

Il 16 novembre Badoglio costituì il cosiddetto "Governo dei sottosegretari", che era composto — oltre che dal Presidente del Consiglio, che aveva l'interim degli Esteri, e dai Ministri della Marina e dell'Aeronautica — da 11 sottosegretari: Reale (Interni), De Santis (Grazia e Giustizia), Orlando (Guerra), Cuomo (Educazione nazionale), De Caro (Lavori Pubblici), Young (Finanze) (76), Corbino (Industria, Commercio, Lavoro), Siciliani (Agricoltura), Di Raimondo (Ferrovie e Motorizzazione), Barone (Marina mercantile), Fano (Poste e Telegrafi).

In qualche modo, la compagine governativa ne risulta allargata. Certo, non

---

(74) Che si impicciavano anche di questioni minime, diffidenti di tutto. Il comandante Lovatelli nel rapporto al Ministro della Marina del 17 ottobre 1943 riferisce di una sorta di interrogatorio che Badoglio dovette subire quel giorno dal generale Taylor in relazione ad un viaggio a Napoli, che aveva in programma per consultare taluni esponenti politici in vista della costituzione di un nuovo governo. Bisognò dire chi esattamente avrebbe preso posto sull'aereo insieme al Maresciallo e questi dovette rassicurare Taylor che il viaggio non avrebbe avuto alcun risvolto propagandistico. A.U.S.M.M., *Fondo Lovatelli*.

(75) Il 15 ottobre il Capo di S.M. Generale, Ambrosio, trasmise al Comando in capo alleato del Cairo un messaggio nel quale comunicava "che due nostre Divisioni stanno ancora combattendo in Montenegro. Chiede soccorsi di viveri, mitragliere e mitragliere anticarro. Cita un nostro aeroporto (dandone le dimensioni e le sue capacità di organizzazione per l'atterraggio notturno) ancora in nostra mano, dove dovrebbero giungere i soccorsi e consiglia azioni da parte della R.A.F. sugli aeroporti di Tirana, Valona etc. da dove partono gli attacchi aerei tedeschi". La richiesta non innescò un impegno maggiore di quello dimostrato dagli anglo-americani il mese precedente per la difesa di Corfù, nella quale invece la Marina perse le torpediniere *Sirtori* e *Stocco*. La sera del 17 ottobre, poi, Badoglio informò il generale Taylor "di avere settanta piloti da caccia, piloti di primissimo ordine, a disposizione degli Alleati, qualora questi ultimi avessero un eccesso di apparecchi da poter mettere a loro disposizione. Il generale Taylor prende nota di quanto detto, ma ho la personale impressione che non sia molto disposto a questa cessione". Ben diversi erano invece l'impegno e le manifestazioni di interesse degli anglo-americani quando si trattava di raccogliere uomini per scaricare le loro navi o quando il tenente di vascello Lupi ebbe ad illustrare i punti deboli della cifratura dei codici navali americani. Vedi rapporti del comandante Lovatelli al Ministro della Marina del 24 settembre e del 5, 15, 17 ottobre 1943. A.U.S.M.M., *Fondo Lovatelli*.

(76) Quanto al sottosegretario alle Finanze che era giunto a Brindisi dalla Sicilia il 25 settembre, il maresciallo Badoglio, in un colloquio del 17 otttobre col generale Taylor, parlò "quindi del dottor Young, dicendo del suo rammarico di non poterlo nominare Ministro delle Finanze data la sua triste prerogativa di essere stato ministro di Mussolini, vero peccato perché conosceva poche persone rette ed oneste come Lui. Il generale Taylor concorda con l'opinione del Maresciallo, dicendo che questo era necessario almeno per i primi tempi, dato che la pubblica opinione mondiale lo richiedeva, ma che era perfettamente convinto che nei vent'anni di fascismo molte personalità che avevano avuto alte cariche in questo periodo, erano ancora adattissime a nuovo impiego. Queste persone avrebbero potuto tornare a galla in secondo tempo". Rapporto del comandante Lovatelli al ministro della Marina del 17 ottobre 1943, A.U.S.M.M., *Fondo Lovatelli*. Con tutto il rispetto per le capacità di Guido Jung — è questa la grafia esatta — già Ministro delle Finanze di Mussolini, si fa una certa fatica a credere che l'Italia non disponesse che degli uomini del fascismo. Appare piuttosto evidente che la "mancanza di immaginazione" dei massimi responsabili del regno del Sud — tenuto conto anche del precedente di Grandi — denunciasse una grande inclinazione ad un regime di tipo fascista, anche se senza Mussolini.

era l'optimum, ma si trattava probabilmente della sola via praticabile per rafforzare la guida del regno del Sud, in un momento nel quale i maggiori esponenti politici presenti nel Mezzogiorno non volevano impegnarsi — Badoglio aveva inutilmente contattato a Napoli Sforza e Croce — ponendo condizioni di immediato rimaneggiamento costituzionale irrealizzabili per l'indisponibilità del Re e superate dall'assenso degli anglo-americani a rinviare la questione.

Peraltro, si può non lietamente osservare che, con ogni probabilità, neanche la presenza nel Governo italiano degli antifascisti storici sarebbe riuscita a migliorarne il prestigio e il peso di fronte agli Alleati, almeno da un punto di vista sostanziale (77).

Ben lo si vide quando nel marzo 1944 si profilò l'evenienza di una cessione di unità navali italiane all'Unione Sovietica. Ma questo sarebbe accaduto nel marzo 1944, più avanti rispetto all'anno dell'armistizio, di cui si tratta in queste pagine.

A tale periodo l'ammiraglio de Courten ha dedicato una parte molto importante dei suoi ricordi, e giustamente, poiché è negli eventi di allora che vanno ricercate le origini dei sacrifici che seguirono. Si può dire che la Marina rappresentava ormai gran parte di quello che il Paese aveva per dimostrare di esistere nella tempesta peggiore della sua vita nazionale, simbolo e pegno armato dell'Italia che non voleva morire.

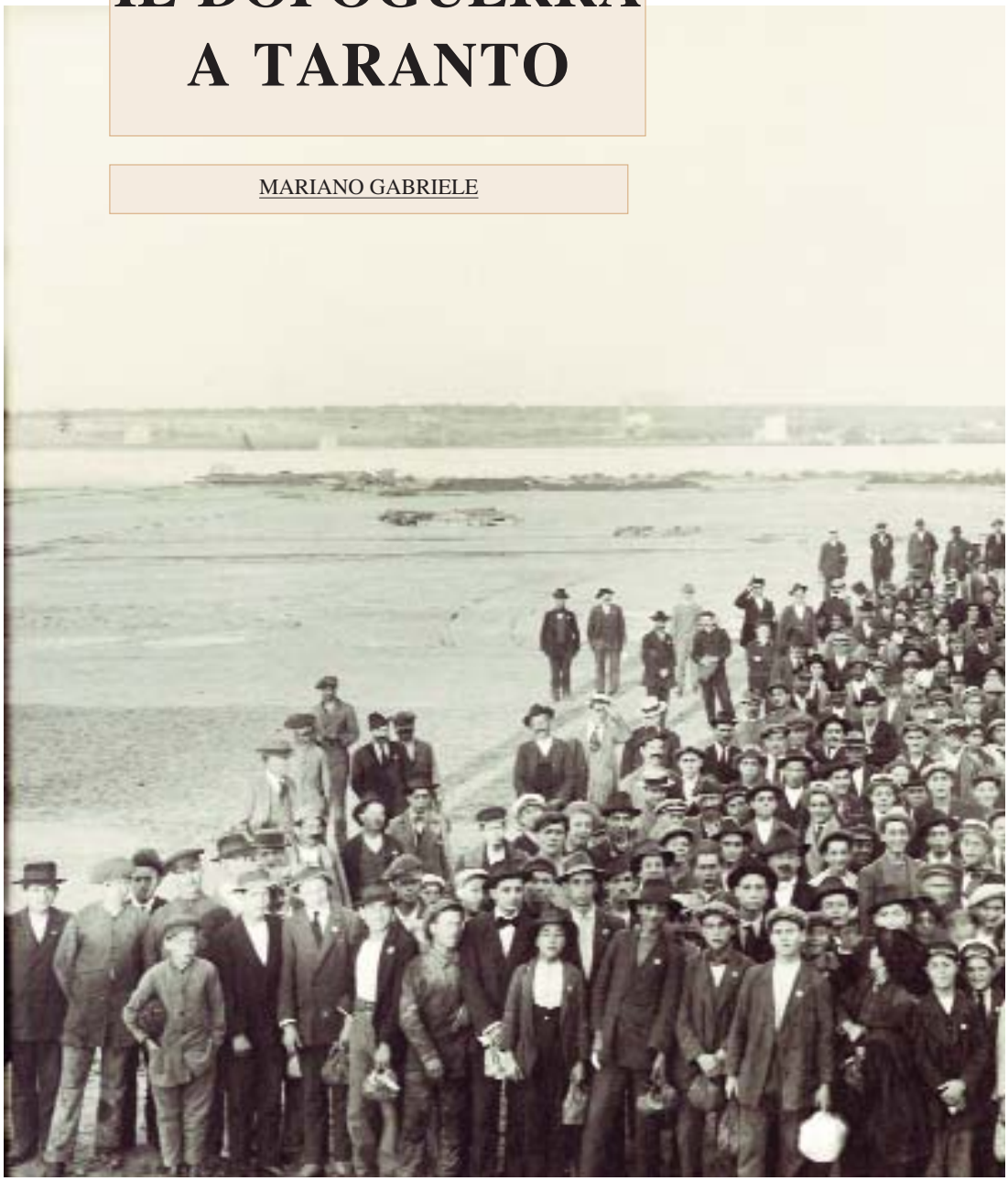
MARIANO GABRIELE

---

(77) Churchill scrisse a Roosevelt il 6 novembre 1943: "Noi non dobbiamo, a mio parere, incoraggiare un mutamento del regime Re - Badoglio finché non si siano stabiliti a Roma"; e il 13 febbraio 1944 argomentava al medesimo che tale governo "esercita sulla flotta e sugli ufficiali dell'Esercito una maggiore autorità di qualunque altro governo costituito con i superstiti relitti dei partiti politici, nessuno dei quali possiede il minimo titolo per governare, né per elezione, né per diritto", W. Churchill, *La seconda guerra mondiale*, Milano, 1966, V, p. 216 e 576. Del resto, tra dette due lettere, il 13 gennaio, Mac Millan aveva confermato al governo di Londra: "I rappresentanti dei partiti mi hanno dato l'impressione di un gruppo sbiadito di piccoli politicanti di provincia. Sono quasi tutti avvocati. C'è veramente da domandarsi quanto siano rappresentativi", Mack Smith, cit., p. 418. E bisogna anche dire che non tutti gli Alleati — specialmente in Gran Bretagna — erano incantati delle qualità degli antifascisti italiani, già molto tempo prima dell'armistizio. Ad esempio, in un rapporto del 23 gennaio 1942 sui personaggi italiani, V.F.W. Bentinek — un funzionario del *Foreign Office* che nel 1945 divenne ambasciatore in Venezuela — dava sostanzialmente giudizi negativi, affermando che si trattava di "politici antiquati e fuori del tempo, come Sforza e Sturzo". Sturzo era considerato troppo legato alla Chiesa, che in Gran Bretagna si riteneva vicina al fascismo, mentre Sforza appariva dotato di "valore puramente accademico". Peggiore il giudizio su Salvemini, del quale si riconosceva il carattere irreprensibile, ma di cui si diceva essere "un po' ottuso ... persona ... proprio sciocca". Quanto al generale Bergonzoli, l'estensore del rapporto notava che aveva messo in mostra contro i britannici "più velocità che fegato". Vedi F. Bellini, "La documentata valutazione britannica su alcuni aspetti della cooperazione Sturzo-Sforza", in *Sociologia - Rivista di Scienze Sociali*, XVII, sett.-dic. 1983, p. 55-75.

IL DOPOGUERRA A TARANTO

MARIANO GABRIELE



Tra il 1908 e il 1915, ossia tra l'avanzata della monarchia danubiana nei Balcani e l'entrata in guerra dell'Italia contro l'Austria-Ungheria, la situazione politica e militare dell'Adriatico aveva destato molte preoccupazioni. Completamente assorbita dal contrasto con la Francia e dai gravi problemi della difesa marittima sul versante occidentale, la Regia Marina si era trovata abbastanza sguarnita dall'insorgenza quasi imprevista di una questione, attuale e capitale, a est. Solo il Capo di Stato Maggiore, ammiraglio Giovanni Bettòlo, il quale più e prima di altri si era dato carico delle condizioni geografiche e militari dell'Adriatico, non aveva bisogno di riconversioni mentali per affrontare la nuova emergenza.

Alla fine del 1908 lo Stato Maggiore della Marina disponeva di uno «Studio in caso di conflitto fra Italia ed Austria», ed altri piani seguirono. Taranto, già designata a divenire sede di un Dipartimento Marittimo, era «destinata ad assumere sempre più importanza» (1) in vista di una guerra adriatica. I piani che si susseguirono fino all'intervento indicarono infatti costantemente nello stabilimento marittimo ionio la base principale della flotta italiana, ove questa avesse dovuto sostenere un contrasto navale a est. E allora il potenziale avversario non controllava tutta la sponda balcanica.

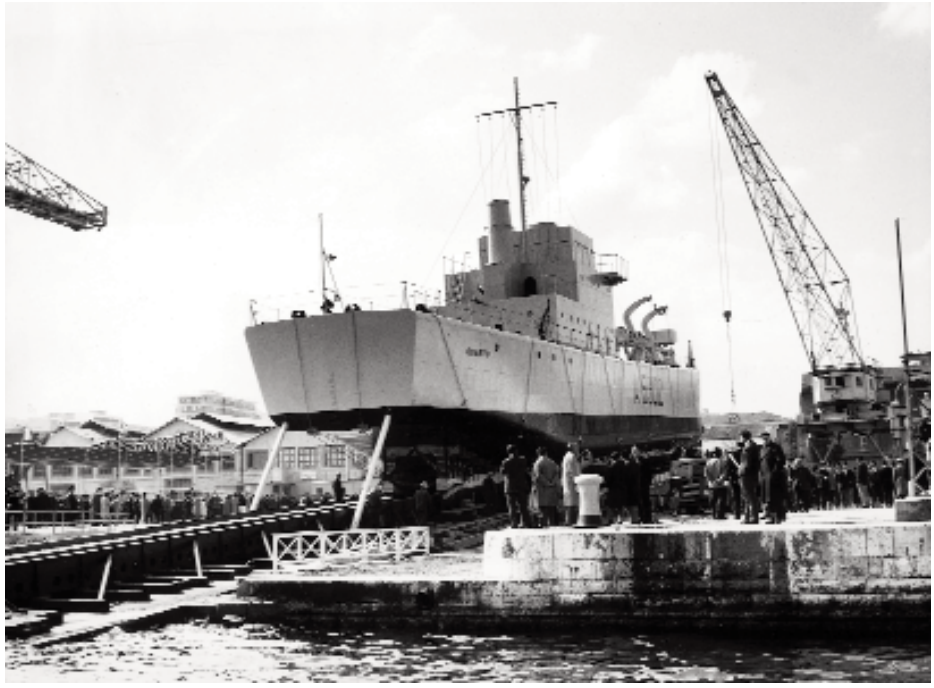
Tra Montenegro e Albania, la capacità politica e militare di opposizione da parte dell'Italia aveva fatto sì che la base più meridionale per la Marina asburgica fosse Cattaro. Ma Cattaro si collocava all'inter-

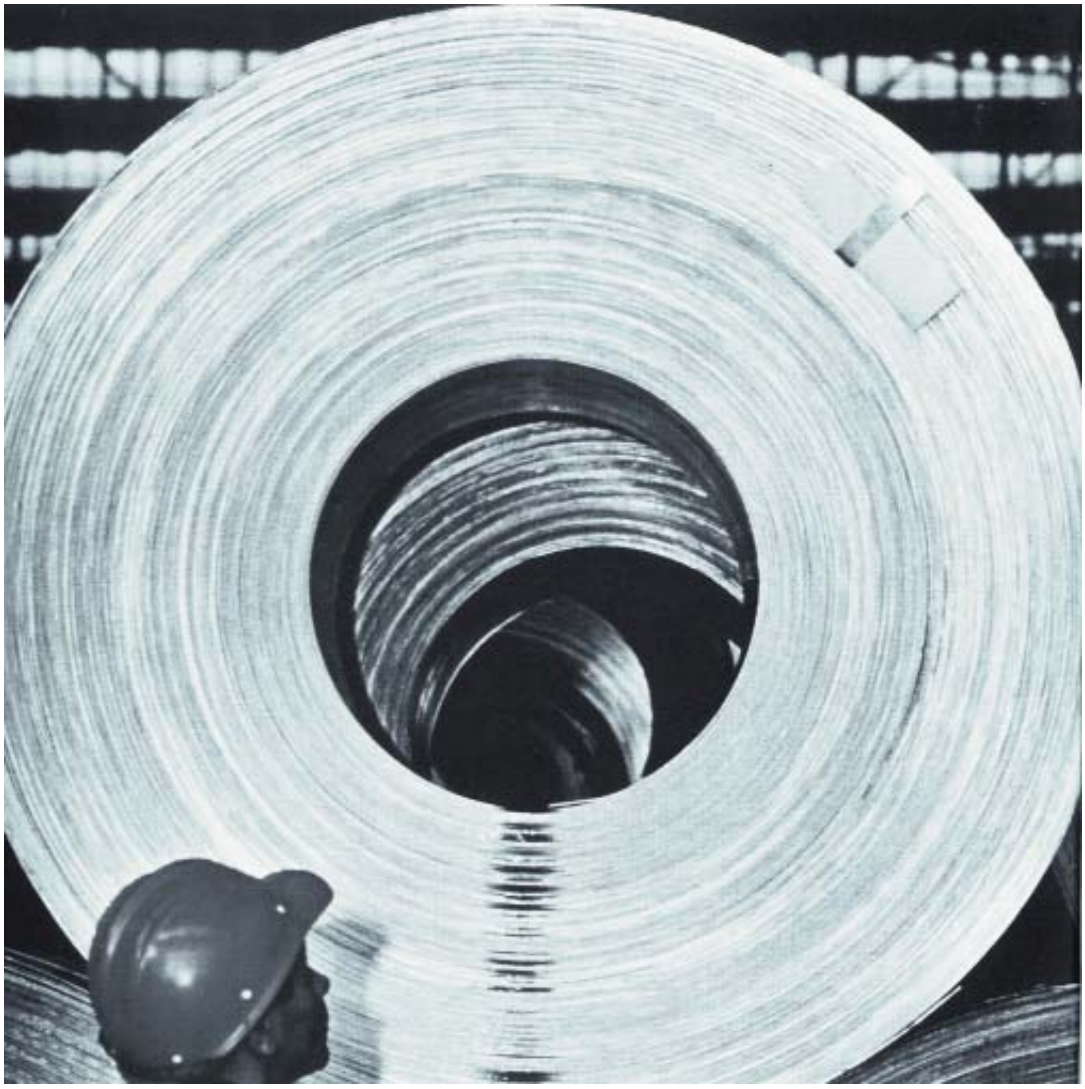
Taranto diventa nei primi anni del Novecento una città industriale sotto l'impulso dell'attività metalmeccanica dell'Arsenale della Regia Marina realizzato nel 1889. Nella foto operai dei Cantieri Navali Tosi ripresi nel 1915. In prima fila è riconoscibile anche una giovinetta.

L'amm. Thaon de Revel nei cantieri Navali Tosi nel 1915.
A pagina seguente, in alto: *ricostruzione del ponte girevole tra il 1957 e primi mesi del 1958.*
In basso: *varo della nave da sbarco QUARTO avvenuto il 18 marzo 1967.*

no del mare che un chiavistello navale, imposto all'altezza del Canale d'Otranto, avrebbe bloccato e reso come un sacco la cui bocca fosse nelle mani di altri per la flotta austro-ungarica, inibita a uscire dall'Adriatico.

Del resto le rinnovate (2) e non misteriose aspirazioni italiane al controllo di un punto d'appoggio sulla costa orientale, che datavano dall'Unità, miravano proprio ad ottenere questo risultato, ed è ben noto che la prima guerra mondiale in Adriatico è stata combattuta su simili basi strategiche, dopo che la Regia Marina, tra il 1914 e il 1915, si procurò finalmente il battente orientale della porta marittima in questione, una porta che per l'intera guerra la flotta di superficie dell'Austria-Ungheria non potè mai superare. In una strategia del genere, il ruolo di Taranto era quella della base principale della flotta, ben coperta e difesa, idonea a ospitare il nerbo delle forze pesanti fino al momento in cui fosse-





ro state chiamate a un intervento risolutivo. A Brindisi, con la sua limitata capacità di ancoraggio, sarebbe stata riservata la funzione di avamposto e di appoggio, mentre per Venezia, al nord, era previsto un ruolo prevalentemente difensivo (3).

Le vicende conclusive della seconda guerra mondiale invece, con la cacciata dei Tedeschi dalla penisola balcanica ad opera prevalente di forze partigiane politicamente omogenee all'Unione Sovietica, cambiarono la cornice strategica della regione a danno dall'Italia, particolarmente debole e non protetta da accordi nel momento in cui le armi cessarono di sparare in Europa. Non solo le coste iugoslave, ma anche quelle albanesi erano controllate da forze potenzialmente ostili; il

chiavistello che tanto era servito tra il 1915 e il 1918 non esisteva più e le prospettive difensive dell'Italia di fronte ad un tentativo d'invasione «si presenterebbero ben peggiori di quelle esitenti prima del 1914». Così scriveva il Capo di Stato Maggiore de Courten al ministro della Marina Micheli il 27 luglio 1946. Ma già lo stesso de Courten aveva indicato al presidente del Consiglio De Gasperi, il 29 maggio precedente, i nuovi gravi rischi che si profilavano da est sulla sicurezza nazionale: «Ogni eventuale illusione su una possibile indipendenza dell'Albania crolla di fronte alla realtà delle fortificazioni che i Russi starebbero costruendo a difesa della baia di Valona (…). Si affaccia quindi la possibilità che tutto il mondo slavo venga a gravitare sulle nostre frontiere orientali, terrestri e marittime, avendo a propria disposizione, non solo le basi navali Sebenico, Cattaro, Valona e forse anche Pola, ma anche un poderoso strumento di lavoro per la creazione in posto di una potente flotta da guerra e mercantile e di una solida aviazione» (4).

Non erano parole a vuoto. Anche l'ambasciatore Quaroni aveva rilevato da Mosca, il 4 aprile, che i Paesi del blocco sovietico fruivano di un complesso sistema di basi in Adriatico, da Pola a Valona, imperniato sul fiordo di Cattaro; e aveva aggiunto che il valore di Cattaro e di Valona sarebbe aumentato considerevolmente per i russi se avessero potuto contare sui cantieri e le maestranze di

Il presidente del consiglio on. Aldo Moro all'inaugurazione del IV Centro Siderurgico (1960).
A sinistra: *rotoli di acciaio laminati e decapati a freddo.*

Acciaierie tra gli ulivi, simbolo della coesistenza industria-agricoltura.

Monfalcone e di Pola, da cui ogni interesse a portare sull'Isonzo il confine iugoslavo. Da un punto di vista mediterraneo ciò non appariva determinante, ma da un punto di vista locale la valutazione era diversa, e presentava problemi più gravi di quelli supposti da un promemoria segreto della *Royal Navy*, dell'agosto 1946, che stimava «le forze navali italiane (...) adeguate alle prime fasi di una guerra», per il caso che fosse scattata un'aggressione dall'est (5). La Marina italiana, ridotta a 25.000 uomini, mancava infatti quasi completamente di sostegno aereo, tanto che il ricostituito Ufficio Piani dello SM considerò assolutamente preoccupante la situazione del Basso Adriatico e reale il pericolo di uno sbarco avversario in Puglia, dove l'art. 48 del Trattato di Pace previde che nella penisola salentina non si potessero ampliare le opere militari, navali e aeronautiche esistenti, né esserne costruite di nuove: queste disposizioni colpivano tutta la costa pugliese del Canale d'Ortanto (6). Occorreva quindi rafforzare Taranto, che avrebbe ospitato il nucleo principale della flotta, e Brindisi, da dove si sarebbero attivati la vigilanza e il primo contrasto.

Taranto disponeva di un arsenale dotato di attrezzature e di personale idoneo: tra il 1935 e il 1943 vi erano state riparate 1.200 navi e più di 1.800 tra il 1943 e il 1945 (7).

Partite le flotte alleate però, il bilancio della Marina italiana, sprofondato nel 1946-'47 a 27 miliardi e risalito a 43,5 nell'esercizio successivo, non poteva alimentare una domanda corrispondente all'offerta di lavoro della città, nella quale, oltre all'Arsenale, v'erano la Tosi, la San Giorgio, la Galilei e l'indotto locale. L'Arsenale, peraltro, «fu subito coinvolto nell'attività di riparazione e di manutenzione delle unità navali italiane, nonché in un pur limitato programma di potenziamento delle sue strutture e officine» (8). Ma rimase incompiuto l'Arsenale nuovo, che si era incominciato a costruire nel 1939, mentre la rapida evoluzione tecnica del settore poneva problemi di aggiornamento delle strutture e della preparazione del personale. Tutto questo accadeva in un Paese le cui riserve, nel 1947, ammontavano a 9 milioni di dollari, cioè a zero, mentre le importazioni (generi alimentari, combustibili, materie prime) non potevano essere contratte. Né va dimenticato, come ha scritto Aldo Mola, che «le conseguenze gravi del conflitto si fecero avvertire e prolungarono la loro cupa ombra soprattutto sulle regioni che per prime erano state liberate», ossia quelle del Mezzogiorno, più povere, in cui la ripresa sarebbe stata più lenta e sarebbe costata la perdita di un quarto della popolazione: 5 milioni di persone emigrate (9).

Dal canto suo l'Arsenale continuava «ad assolvere il suo compito principale di mantenere in efficienza la flotta, provvedendo non solo alle regolari manutenzioni, ma spesso anche all'ammodernamento e alla modifica delle vecchie navi» (10). Negli anni Cinquanta Piovene vide così la situazione: «La marina è il sostegno e insieme la croce di Taranto. La città vive soprattutto di essa; (...). Tolte le industrie agricole e la produzione dei vini (...) l'economia si fonda sulle industrie metalmeccaniche formate intorno alla Marina. L'esito della guerra le ha messe in crisi (...). Con un'attività ridotta, con l'Arsenale declinante, la disoccupazione si presenta grave». Allora il completamento del bacino di carenaggio era «il grande desiderio della città. Taranto occupa infatti un punto strategico per le navi da guerra di passaggio nel Mediterraneo, e anche sulla via del petrolio» (11).

Ma il ruolo che Taranto aveva avuto nella strategia nazionale non si poteva trasferire di peso all'ambito atlantico, caratterizzato da logiche geo-politiche e militari diverse, in tempi di guerra fredda. Né si poteva sperare di convertire fruttuosamente al settore civile una parte significativa della capacità cantieristica della città ionica, dal momento che proprio quel settore era afflitto da una crisi mondiale da eccesso di offerta dal 1957. La scelta giapponese di aggredire il mercato navale con metodi industriali e finanziari nuovi aggravò le difficoltà del settore e ne rese la crisi praticamente irreversibile. Così, sebbene la disoccupazione complessiva superasse nel 1952 le 20.000 unità, Taranto continuò a vivere soprattutto della Marina, tanto che un esponente economico locale, lo stesso che denunciava non esservi più «la luce navale di una volta», riconobbe tra le geremiadi: «è di grazia che c'è ancora uno Stato che non ha avuto il coraggio di licenziare gli arsenalotti» (12).

E tuttavia il fenomeno dell'urbanesimo continuava, ben al di là del ritorno degli sfollati, dando luogo a una non trascurabile attività edilizia: secondo i dati dell'Annuario statistico di settore, le nuove abitazioni a Taranto passarono da una media annuale di 5,50 nel quadriennio 1946-'49 a 96,50 in quello successivo ed all'impressionante esplosione di 1.121 nel solo anno 1954 (13).

Non c'è dubbio che la Marina, in quel dopoguerra, le abbia pensate tutte per sostenere Taranto. Oltre all'attività di manutenzione del naviglio, all'Arsenale si progettava e si costruiva anche qualche unità minore, attività questa che permetteva di camuffare meglio la caduta drastica della domanda nella fase di transizione dopo la guerra perduta. I primi furono tre rimorchiatori portuali (*Sperone II*, *Capo Circeo*, *Capo Rizzuto*). Poi, nel 1958, venne impostata la cannoniera *Lampo*, una unità di caratteristiche molto spinte. Della stessa classe fu costruita anche una seconda nave, il *Baleno* e se ne iniziò una terza (il *Dardo*), poi sospesa per radicali aggiornamenti del progetto. Incalzavano ormai gli anni Sessanta, e venne la volta dell'unità da sbarco *Quarto*, cui fece seguito l'impostazione dell'analoga *Marsala*.

Nel 1969 l'Arsenale era dotato di officine specializzate nelle diverse tecniche impiegate sulle navi (artiglierie e missili, radar, motori, telecomunicazioni, siluri, servizi elettrici, e altri) e di officine relative alle lavorazioni di base (fonderia, fabbri, congegneria, carpenteria in ferro e in legno, ecc.). Possedeva inoltre due grandi bacini di carenaggio, rispettivamente lunghi 210 e 243 m, più altri cinque minori e due scali di alaggio. Ma quasi tutte le attrezzature erano carenti: avevano bisogno di ammodernamenti e di potenziamenti che le condizioni del Paese non consentivano di apportare. Vi lavoravano ancora 5.500 dipendenti civili (4.700 operai e 800 impiegati), oltre a 250 militari. Sulla base dei consuntivi del 1968 il direttore del tempo, ammiraglio Mario Ingravalle, calcolò che su una spesa totale di 17,7 miliardi, 13 andavano a beneficio della città: le voci più importanti di riferimento erano costituite dalle retribuzioni dei dipendenti (10 miliardi), dalle pensioni (0,9), dal ricorso all'industria privata locale (1,5). Nel corso di 10 anni le maestranze arsenalizie erano diminuite, passando da 6.500 a 4.700 addetti.

Per 80 anni la Marina Militare aveva fatto crescere Taranto e le aveva assicurato la vita. Continuava a farlo: la città ionica era sempre la base principale della flotta, però il rapporto tra la nuova domanda navale e la potenzialità di offerta che le innovazioni tecnologiche attribuivano a Taranto diventava preoccupante, se la vita della città avesse dovuto dipendere ancora solò dalla monocultura economica della Marina. Occorreva anche dell'altro.

Fu la siderurgia. L'iniziativa partì, ancora una volta, dal settore pubblico, questa volta dal sistema delle Partecipazioni Statali. In Italia, il consumo siderurgico interno superava largamente la produzione di settore, mentre anche la domanda estera cresceva e si prevedeva che prospettive più favorevoli ancora sarebbero venute dall'attività di imprese italiane nel Vicino Oriente: l'ENI estraeva petrolio in Egitto, la Montecatini cercava metano in Persia.

Nel 1948 l'IRI ha approvò un importante programma di investimenti per lo sviluppo della siderurgia a ciclo integrato, che puntava a realizzare una operazione strutturale coerente, pur nella mutata realtà del dopoguerra, con le linee portanti della strategia propugnata e posta in atto, sin dal 1937, da Oscar Sinigaglia, presidente della Finsider. Essa si fondava su due indirizzi fondamentali: sviluppo della produzione di acciaio a ciclo integrale e concentrazione delle lavorazioni nel campo della laminazione per migliorare la qualità e diminuire i costi. Per l'acciaio l'opzione nasceva dalla convinzione che fosse possibile conseguire una maggiore competitività diminuendo la proporzione del rottame ed

Sommergibile SAURO ripreso in bacino nel giugno 1986 all'Arsenale di Taranto (foto Ranieri).

elevando quella del minerale nella copertura del fabbisogno di materie prime: la siderurgia italiana, infatti, dipendeva ancora troppo dall'importazione del rottame, fortemente aleatoria in termini sia di prezzi che di quantità. Si valutava che la siderurgia a ciclo integrale, pur mancando nel Paese risorse di carbone e — in misura significativa — di minerale, potesse diventare concorrenziale ubicando i nuovi impianti sulle coste e utilizzando naviglio specializzato per l'importazione via mare; ciò avrebbe reso possibile la copertura del fabbisogno di materie prime su basi stabili ed a condizioni convenienti, mediante l'approvvigionamento da fonti extraeuropee idonee. Negli anni seguenti la siderurgia italiana salì al terzo posto nella CECA, dopo Francia e Germania; era trainata dall'eccezionale espansione del consumo nazionale di acciaio che nel settennio 1956-'62 risultò in media del 12,4% all'anno. Nel novembre 1958 un rapporto di Pasquale Saraceno prese atto che l'Alta Autorità della CECA prevedeva una ulteriore, forte espansione a medio termine della domanda di acciaio nei Paesi membri, motivo per cui si prospettavano difficoltà se si fosse dovuto fare assegnamento sull'importazione per soddisfare la domanda italiana. Al tempo stesso si valutò che convenisse spostare al Sud il baricentro dell'offerta, sia in relazione allo sviluppo del Mezzogiorno, sia ad eventuali propettive di esportazione oltremare.

Sembrò l'ora di Taranto, dove fu inse-

Il canale navigabile. F 577 al rientro della missione «Enduring Freedom».

diato il IV e maggiore Centro Siderurgico a ciclo integrato. L'idea portante era che doveva essere un polo di sviluppo, destinato ad avere successo in proprio e come elemento trainante di aree territoriati più vaste in relazione alla possibilità di realizzarvi, in termini quantitativi e temporali, investimenti sufficienti per mettere in moto un processo autopropulsivo.

La capacità produttiva iniziale del nuovo impianto venne stabilita in 1 milione di t/anno di acciaio, economicamente ampliabile, per la produzione di laminati piani a caldo e a freddo e di tubi saldati di grande diametro. Il tubificio, i cui prodotti erano già stati collocati per due anni in Unione Sovietica, entrò in funzione per primo nel 1961, una data che «coincide con l'anno della celebrazione del Centenario dell'Unità della Patria nostra, dal che non si può trarre che il più lieto degli auspici» (14). Le prospettive del mercato interno e delle esportazioni indussero già, durante la costruzione degli impianti, un primo ampliamento a 2,3 milioni di t annue, anche se poi il centro tarantino entrò in funzione in un momento di depressione del mercato siderurgico

(1964-'65). Seguì però una nuova fase di espansione che vide aumentare il consumo nazionale di acciaio fino al nuovo massimo di 19,5 milioni di t (il precedente massimo, del 1963, era stato di 13, 6). Anche una nuova stasi, nel 1970-'71, venne seguita da una netta ripresa che portò il consumo a 23,2 milioni di t nel 1973. Pertanto nel periodo 1963-1973, benché comprendesse 4 anni di stasi o di recessione, il consumo italiano aumentò alla media annua del 6,7%. Con un simile *trend* si pensò a ulteriori ampliamenti. Tra il 1968 e il 1970 la capacità del Centro di Taranto, infatti, crebbe da 3 a 4,5 milioni di t annue, ma il programma puntava a 10,3 milioni, che furono raggiunti intorno alla metà del decennio. Lo sviluppo economico locale, naturalmente, uscì rafforzato da questo processo, tanto che il reddito complessivo della provincia di Taranto, nel 1963, appariva raddoppiato rispetto al 1959. Parve così conseguente prevedere, per i 20 anni a venire, la creazione di 50.000 nuovi posti di lavoro nell'industria e la conseguente costruzione di un nuovo complesso urbano per circa 100.000 abitanti (15).

Si profilò invece nel mondo quel tempo di crisi globale che Eric Hobsbawm ha definito «la frana», caratterizzato dal fatto che «per molti anni le difficoltà economiche vennero considerate soltanto recessioni (...) anche se si ammetteva che le recessioni degli anni Ottanta erano le più serie da cinquant'anni (...). Solo agli inizi degli anni Novanta riscontriamo l'ammissione (...) che le difficoltà economiche del presente sono in effetti peggiori di quelle degli anni Trenta» (16). Non è facile, tenuto conto della mascheratura generale della realtà gestita dagli ottimisti di maniera, giudicare se questa valutazione del periodo fosse pessimista, o no, ma è certo che i tempi erano diventati difficili. A Taranto le prospettive di ulteriore espansione scomparvero rapidamente e nel corso degli anni Ottanta l'occupazione siderurgica cadde a livelli imprevisti. Né si poteva sperare che vi supplisse un adeguato decollo del porto commerciale, usato essenzialmente per il traffico di *containers*, che avrebbe avuto bisogno di un efficiente collegamento diretto con la rete autostradale.

Cambiavano intanto molte cose. Si affermò la tendenza generale alla trasformazione del pubblico in privato e il IV Centro siderurgico venne ceduto all'industriale Riva: si verificò una modesta ripresa dell'occupazione, che però rimase sempre una frazione rispetto ai valori cuspidali raggiunti nel passato. Perdette molto meno addetti, in proporzione, l'Arsenale, che oltre ai 3.000 dipendenti civili e ai 250 militari alimentava un indotto diretto equivalente a un altro migliaio di unità per la manutenzione a bordo delle navi. Anche l'andamento della popolazione, rilevata ai censimenti, corrispose a quanto si è detto; dal 1951 al 1981 aumentò (1952, 168.941 abitanti; 1961, 194.609; 1971, 227.342; 1981, 244.101), poi scese. Il dato censuario 1991 fu di 232.334 persone censite nel comune capoluogo, ma includeva anche gli abitanti del nuovo comune di Statte che vale circa 15.000 unità, per cui il dato depurato del 1991 diminuiva a 217.962 censiti nei confini comunali attuali, che scesero ulteriormente a 202.033 nel 2001. In 10 anni si era perduto più del 9% della popolazione. È da ritenere che solo una ripresa economica significativa potrebbe invertire la tendenza.

Tornando indietro, agli anni difficili del dopoguerra, può avere interesse notare quanto diversamente abbiano interpretato la situazione locale due scrittori «forestieri», l'emiliano Riccardo Bacchelli e il

veneto Guido Piovene. Il primo ne parlava a metà degli anni Sessanta, quando la città registrava la massima accelerazione demografica e si apriva alla speranza dell'acciaio. Lui però la chiamava «città senza pretese(...) con un carattere certo non bello né fantasioso, dimesso e un po' triste, convenzionale» (17). La lettura della realtà è sempre soggettiva e certo non discuterò le impressioni di uno scrittore. Mi chiedo solo quanto Bacchelli avesse compreso dello spirito di questa città.

Piovene invece ne scrisse 10 anni prima, in un dopoguerra più difficile, e lo fece così : «raddoppiata in venti anni(...) Taranto è vivace e mossa; la sua vita stradale è euforica; vi spira un'aria esilarante, stimolabile, direi cantabile. I negozi sono belli e gai, specie se dedicati alla moda maschile, forse per la presenza degli ufficiali di marina; così i caffè, sebbene non siano all'aperto (...).Taranto nuova è amabile, e la sua grazia naturale è più profonda e più forte della retorica. Pulita, ben illuminata e ariosa, è un esempio di come una città possa essere bella anche se non contiene monumenti famosi (...) il meglio della vita di Taranto vecchia è all'aperto (...). È uno dei porti più vivaci dell'Italia del Sud, e non saprei trovarne di paragonabili; sembra illustrare una novella orientale, di quelle dove i pesci parlano e spuntano anelli preziosi (...). Questo porticciolo orientale (...) è uno dei miei migliori ricordi italiani; e così nell'insieme il ricordo di Taranto, città di mare tersa e lieve tanto che passeggiandovi sembra di respirare a tempo di musica» (18).

Che dire? Certo Piovene l'ha amata di più, forse ha sentito di più il fascino del paesaggio umano, della volontà e del coraggio di vivere che aveva quella Taranto in parte scomparsa. Ma è là, a quell'indomabile spirito libero della gente ionica bisogna tornare per riprendere la via dello sviluppo, uno sviluppo che a Taranto ha visto crescere sempre insieme economia e cultura. L'amica di tutti i tempi, la Marina, c'è, e come sempre non le manca la volontà, la capacità e il coraggio di vivere. ■

NOTE

(1) Capitano di vascello Saint Pair, addetto navale a Roma, al ministro della Marina, 10 dicembre 1910, pubblicato in M. Gabriele e G. Friz, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, Roma, USMM, 1982, p.169.

(2) Presenze e stazioni navali insistite nelle isole ionie si registrarono a partire dalla prima metà degli anni Sessanta del sec. XIX. Né si trattò di un fenomeno passeggero: nell'estate del 1876 il maggiore Osio e il capitano di vascello Arminjon eseguirono una missione, con la corazzata *Castelfidardo*, lungo le coste dell'Albania, di Corfù e delle altre isole, al fine di individuare il luogo più opportuno per operarvi un giorno un eventuale sbarco, che veniva considerato, prima o poi, indispensabile, per dare una risposta al «bisogno che si farà ogni giorno più cogente per l'Italia di essere padrona dell'Adriatico; potrebbe (…) suggerire di limitare le operazioni in Albania o in Epiro alla presa di possesso di qualche punto importante del littorale (…). Le posizioni che corrisponderebbero meglio alle esigenze della politica italiana ed a quelle della nostra futura grandezza militare e commerciale sono Prevesa, Valona, Durazzo e Corfù». La relazione dei due ufficiali, datata Brindisi, 8 settembre 1876, è nell'Archivio Storico del Ministero degli Affari Esteri, *Eredità Crispi*.

(3) Vds. il piano di guerra trasmesso il 18 aprile 1915 dal ministro della Marina Viale al Duca degli Abruzzi, comandante della flotta, *La Marina italiana nella Grande Guerra*, vol. I (G. Almagià ed E. Zoli, *Vigilia d'armi sul mare*), Firenze, Vallecchi, 1935, pp. 331-41.

(4) *Le memorie dell'ammiraglio de Courten (1943-1946)*, Roma, USMM, 1993, pp. 678 e 692.

(5) Cfr M. Gabriele, *Mediterraneo (1945-1953)*, in «Rivista di Studi Politici Internazionali», XVI, 1, nr. 181, gennaio-marzo 1979, pp. 26-28. Lo stesso ambasciatore scriveva, il 4 aprile 1946, che il valore di Cattaro e Valona per i russi sarebbe aumentato considerevolmente se avessero potuto contare sui cantieri e le maestranze di Monfalcone e di Pola, da cui l'interesse a portare il confine iugoslavo all'Isonzo. Quando il Cominform sconfessò Tito nel 1948, ai sovietici rimase soltanto Valona, ma le altre basi restarono in mano alla Iugoslavia, con cui la tensione si mantenne alta, giungendo quasi al punto di rottura nel 1951.

(6) Cfr G: Bernardi, *La marina, gli armistizi e il trattato di pace*, Roma, USMM, 1979, p. 333; G. Giorgerini, *Da Matapan al Golfo Persico*, Milano, Mondadori, 1989, pp. 584-605. Sebbene, a livello teorico, la Marina studiasse evenienze belliche *tous azimouts*, fu il teatro adriatico l'emergenza del primissimo dopoguerra.

(7) Il 27 agosto 1944 l'ammiraglio Morgan, *Flag Officer Liaison Italy*, scrisse al De Courten una lettera, in cui tra l'altro si leggeva : «Devo infine accennare all'opera prestata dagli Ufficiali ed operai dell'Arsenale di Taranto e del cantiere Franco Tosi e credo che le seguenti cifre indichino per se stesse come questi uomini abbiano fatto ogni sforzo per la rapida riparazione e rimessa in efficienza delle unità da guerra e mercantili britanniche, onde fosse mantenuto in piena efficienza operativa il massimo numero di unità : Unità britanniche (...) su cui sono stati eseguiti grandi e piccoli lavori: 696; Unità italiane (...): 230; unità alleate e italiane da guerra e mercantili immesse in bacino: 575. Per dare una prova dell'efficienza dell'Arsenale, desidero citare il caso del Monitore *Abercrombie.* Ai primi di luglio il Comandante in Capo del Mediterraneo ha ordinato di eseguire lavori di riparazione su questa unità con precedenza assoluta su qualsiasi altra esigenza, onde aver pronto l'*Abercrombie* per una importante missione. La nave è stata immessa in bacino l'11 luglio; eseguita la visita per l'accertamento delle avarie, è stato fissato il giorno 20 agosto come data di fine lavori. Tutti gli esperti in materia hanno concordemente riconosciuto che il tempo fissato in 40 giorni era molto «stringente» e che lo sarebbe stato in qualsiasi Arsenale del mondo con lavoro continuativo diurno e notturno. Gli ufficiali e gli operai dell'Arsenale di Taranto sono riusciti a ridurre questo tempo del 25%, portando a termine i lavori in 30 giorni. Il bastimento è uscito dal bacino il 10 agosto ed è partito da Taranto pronto per il combattimento il 14 agosto. Inoltre il Capo Servizio GN dello Stato Maggiore del Comandante in Capo del Mediterraneo mi ha comunicato che non solo gli sembrava quasi miracoloso l'approntamento dell'unità in così breve tempo, ma anche che la perfezione del lavoro di chiodatura, saldatura e di riparazione era senza dubbio all'altezza dei migliori risultati ottenibili in qualsiasi cantiere britannico o americano». G. Fioravanzo, *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XV, *La Marina dall'8 settembre 1943 alla fine del conflitto*, Roma, USMM, 1971, p. 495.

(8) M. Buracchia, *La Marina e la ripresa*, in AA. VV. «L'Italia del dopoguerra. L'Italia nel nuovo quadro internazionale. La ripresa (1947-1956) », a cura di R.H. Rainero e P. Alberini, Roma, Commissione Italiana di Storia Militare, stampato a Gaeta dallo Stabilimento Grafico Militare, 2000 (indicato d'ora in poi con «La ripresa»).

(9) Cfr, tutti in «La ripresa», *cit.*, A, Cova, *Il piano Marshall e il suo impatto italiano*, pp. 85-106; R.H. Rainero, *L'ultina fase dell'emigrazione italiana*, pp. 107-12 ; A.A. Mola, *Il Mezzogiorno d'Italia nella ricostruzione*, pp. 157-68.

(10) M. Ingravalle, *L'Arsenale di Taranto nel 1959. Problemi e prospettive*, dattiloscritto dalla conversazione tenuta dall'Autore al Rotary di Taranto il 4 febbraio 1969, pp. 12-13.

(11) G. Piovene, *Viaggio in Italia*, Milano, Baldini e Castoldi, 1999 (ma la prima edizione Mondadori è degli anni Cinquanta), pp. 785-86.

(12) Cfr L. Masella, *La difficile costruzione di un'identità (1880-1980),* in A .A., *La Puglia*, in «Storia d'Italia. Le Regioni dall'Unità ad oggi», Torino, Einaudi, 1989, pp. 383-84.

(13) È possibile vi sia stato, per questo dato abnorme, qualche problema statistco, nel senso che rilevazioni mancate in precedenza potrebbero essersi riversate sul 1954; la tendenza però è confermata negli anni successivi, sia pure a livelli più ragionevoli.

(14) Così il Collegio sindacale dell'Italsider, la nuova società nata con lo scopo principale di realizzare il centro siderurgico tarantino.

(15) Le fonti relative all'istituzione e allo sviluppo del IV Centro Siderurgico di Taranto sono documenti originali dell'Archivio della Fondazione IRI, la cui consultazione è stata possibile grazie alla cortesia del dottor F. Russolillo, cui va il nostro ringraziamento.

(16) E.J. Hobsbawm, *Il secolo breve. 1914/1991*, Milano, BUR, 2000, pp. 471-72.

(17) Da R. Bacchelli, *L'Afrodite : un romanzo d'amore*, riportato da Masella, *cit.*, p.410.

(18) Piovene, *cit.*, pp. 783-84 e 787.

MARIANO GABRIELE

Aspetti degli scenari politico-diplomatici all'inizio del XX secolo

Nella seconda metà del secolo XX, in un'epoca caratterizzata dalla decadenza cinese, l'Estremo Oriente attirava sempre più l'attenzione delle Potenze, specialmente degli Stati Uniti, della Gran Bretagna, della Russia e del Giappone. Questo antico Impero, forzato ad aprire i primi due porti al commercio estero nel 1854 dall'intervento del commodoro Perry, era uscito dal lungo torpore dell'era Tokugawa-Yedo per entrare nella rapida modernizzazione del periodo Meiji, a partire dal 1868. La caduta dell'isolamento giovava così allo sviluppo economico e militare del Giappone, che da Paese chiuso, arroccato sulle sue tradizioni, si trasformava in una Potenza attiva e dinamica. Ciò avveniva tenendo d'occhio i modelli occidentali, soprattutto quello britannico in campo navale, senza per questo perdere i valori fondanti dell'identità nipponica. Dopo un periodo non breve di chiusura alla "perfida setta dei cristiani", si fece strada, prima sulla carta che nel popolo, il principio della tolleranza religiosa, affermato dal 1879 e poi ripreso nell'articolo 28 della Costituzione del 1889. Allora, ormai da anni la crescita del Paese lo aveva reso idoneo e maturo per diventare un protagonista della politica internazionale in Estremo Oriente.

Nel 1876 la flotta giapponese costrinse la Corea a cedere a Tokyo il porto di Fusan ed a promettere ulteriori aperture. Sul momento, i rapporti con la Russia e con la Cina furono regolati con accordi che prevedevano, nel primo caso, l'attribuzione dell'Isola di Sakhalin alla Russia e delle Curili al Giappone; il secondo, di Formosa alla Cina e delle Ryu Kyu al Giappone. Un importante recupero, di sostanza e di immagine, venne poi dal trattato del 1894 con la Gran Bretagna, che aboliva il diritto di extraterritorialità imposto da Perry, che violava il principio dello *jus loci*, e restituiva ai nipponici l'autonomia nella questione delle tariffe portuali.

L'impetuoso sviluppo economico e sociale degli Stati Uniti dopo la Guerra Civile portava alla ribalta del mondo una grande Potenza nuova, compattata dalla crescita globale della ricchezza proveniente dalla produzione e dall'esportazione. Inevitabilmente, la potenza economica si sarebbe riflessa sulla politica estera, specie verso la fine del secolo: se la "dottrina Monroe", che enunciata nel dicembre del 1823, era nata contro le ambizioni americane delle Potenze europee, le ambizioni degli anni '90 erano dirette all'affermazione di una politica di potenza. Nel 1896 Mac Kinley, sostenuto dal magnate dell'acciaio Hanna, vinse le elezioni battendo il populista agricolo Bryan, e l'espansione dell'industria in cerca di nuovi mercati, insieme alla scoperta delle miniere d'oro, fornirono il carburante alla macchina imperialistica americana. Nel 1898, protagonisti Theodore Roosevelt e la stampa, l'aggressione alla Spagna fruttò agli Stati Uniti il controllo dei Caraibi e il trampolino delle Filippine alle soglie dell'Asia. La prima politica americana verso la Cina venne improntata alla dottrina della "porta aperta", enunciata nel 1889, che almeno a parole proponeva di consentire alle Potenze uguali opportunità in Cina.

Ciò contrastava con l'impostazione originaria della politica di Londra, che aveva sostenuto il principio dell'integrità del Celeste Impero contro il *Break up China*, che contrastava con le intenzioni delle altre Potenze, e soprattutto con la preoccupante e invasiva politica russa.

La vittoria giapponese sulla Cina, a metà anni '90, travolse la linea britannica di conservazione; tra il 1888 e il 1893 la Francia si era espansa in Indocina e premeva alle frontiere meridionali cinesi, mentre Pechino non era in grado di pagare le riparazioni imposte dai vincitori nipponici dopo la guerra del 1894-1895. Si scatenò la battaglia delle concessioni (strade, ferrovie, porti), quasi sempre al servizio di penetrazioni straniere.

Da duecentocinquanta anni la Russia, a differenza delle Potenze occidentali, aveva mantenuto con la Cina rapporti amichevoli, ma lo zar Alessandro III prese a subire l'influenza nefasta di Guglielmo II, e l'atteggiamento russo verso la Cina cambiò radicalmente. La costruzione della ferrovia transiberiana, iniziata nel 1891, fornì l'occasione di penetrare a sud poiché la compagnia costruttrice fu autorizzata a proteggere la linea e le stazioni del tratto manciuriano con reparti russi i quali di fatto nel 1896 occupavano la Manciuria settentrionale. Successo Nicola II ad Alessandro III, nel 1894, proseguì la pressione sulla Manciuria e la Cina settentrionale. A San Pietroburgo era strattonato dagli esponenti di due diversi approcci al medesimo obiettivo imperialistico in concorren-

za tra loro, quello del ministro Witte che voleva servirsi della penetrazione economica e finanziaria e quella di Lobanov che puntava sulla flotta per condurre una politica di forza. Con l'una e con l'altra via, comunque, la pressione sulla Cina aumentava.

La vittoria giapponese sulla Cina aveva condotto al Trattato di Shimonoseki del 17 aprile 1895, che sanciva la cessione di Port Arthur e della Penisola di Liaotung a Tokyo, ma non fu possibile ai nipponici gestire direttamente con i cinesi i termini della pace. Londra si tenne fuori, ma Russia, Francia e Germania "consigliarono" il Giappone di rinunciare a quelle conquiste: il 25 aprile, anzi, una nota russa parlò di minaccia nipponica alla capitale cinese. Questo accadde in mezzo ai grandi festeggiamenti per la vittoria, che aveva esaltato il Giappone: di qui ira, sdegno, umiliazione, vergogna. I capi di Stato Maggiore insistevano perché non si cedesse, ma il primo ministro Ito si rese conto della impossibilità di resistere, in una situazione di isolamento che vedeva il Giappone senza alleati. Intervenne l'imperatore Matsu Hito, il quale disse al popolo (come di nuovo Hiro Hito nel 1945) che era necessario "sopportare l'insopportabile". Ma le disgrazie non vengono mai sole, come insegna il proverbio giapponese che recita che "l'ape punge il viso del bambino che piange", e nella primavera del 1898 Port Arthur finì ai russi, insieme al consenso per i due rami della transiberiana, ad est per Vladivostok e a sud per Port Arthur.

Ma dietro al discorso della necessità per i russi di trovare un'alternativa a Vladivostok bloccata dai ghiacci durante l'inverno e quindi da sostituire con Port Arthur, i giapponesi intravedevano un interesse russo per la Corea, che i giapponesi consideravano vassalla dal VI secolo e che nel 1592 avevano invaso e costretto a diventare tributaria. Con una convenzione del 1898 i russi riconobbero l'indipendenza della Corea, ma poiché dal 1895 essi godevano di una concessione forestale, presero ad inviare nella valle dello Yalu gruppi di cinesi scortati da reparti militari per difenderli dai briganti, procedendo anche ad acquisti di territorio oltre i limiti della concessione. L'opinione pubblica giapponese vedeva naturalmente questi maneggi come il fumo agli occhi, temendo che si trattasse di una manovra tendente ad occupare tutta la Corea ed a bloccare ogni ulteriore ambizione imperialistica di Tokyo.

Mentre si profilavano le premesse di un duello russo-giapponese, la Gran Bretagna aveva optato di non opporsi alla Russia per Port Arthur, nel 1898, ma di approfittare della circostanza per ottenere Wei-Hai-Wei dalla Cina: l'originaria politica di difesa dell'integrità cinese era morta e sepolta, e veniva sostituita

da quella delle zone di influenza, britannica nella zona centrale, a meridione e a settentrione dello Yang-Tze Kiang; francese nel sud; russa nel nord.

Nel settembre del 1899, però, il segretario di Stato americano John Hay chiese che ciò non pregiudicasse la parità commerciale che era stata all'origine dell'enunciazione del principio della "porta aperta", e nel marzo del 1900 ebbe risposta affermativa. Nota Renouvin che non si trattò di una conferma sul piano dottrinario, ma di una soluzione empirica di piena soddisfazione per gli americani. In questo quadro ebbe luogo un riavvicinamento anglo-nipponico favorito dalla comune diffidenza verso le intenzioni russe: Tokyo in allarme per la Corea, Londra in competizione con San Pietroburgo sugli incerti confini delle zone di influenza: il trattato del 1902 stabilì che, in caso di una guerra fra i russi e i giapponesi, la Gran Bretagna sarebbe rimasta neutrale, ma se un'altra Potenza europea avesse affiancato a Russia, allora sarebbe intervenuta.

I progetti di Nicola II erano incompatibili con quelli nipponici, perché se Tokyo proponeva la Manciuria alla Russia e la Corea per sé, San Pietroburgo le voleva tutte e due. Nel 1903 il Giappone prese l'iniziativa di trattare con i russi per un accordo globale sulle sfere di influenza e in agosto propose il reciproco riconoscimento dei diritti acquistati in Manciuria e in Corea, ossia dei rispettivi bottini. Giunsero a ottobre le controproposte russe: il Giappone avrebbe dichiarato il proprio non interesse sulla Manciuria, contro il riconoscimento formale del suo protettorato sulla Corea; inoltre la regione sarebbe stata smilitarizzata e lungo il 39° parallelo sarebbe stata stabilita una zona neutrale. Ma Tokyo rifiutò la dichiarazione di disinteresse e propose a sua volta di stabilire una zona neutrale per 50 chilometri lungo il confine coreano.

Le posizioni si fecero più divergenti. I russi ora escludevano la Manciuria dalle trattative e volevano parlare solamente della Corea, il che non piaceva ai giapponesi che in Corea avevano interessi, organizzazioni, commercio, basi e ferrovie. Alla fine del 1903 Tokyo si rese conto che era molto improbabile pervenire ad un accordo, e si preparò al peggio mentre le trattative proseguivano stancamente fino al gennaio. L'addetto militare italiano a San Pietroburgo, Paolo Ruggeri Laderchi, dava a Roma una visione riduttiva della pericolosità della situazione, parlava di incidenti di frontiera e si illudeva che, malgrado i contrasti,"la guerra sarà evitata", nella convinzione che il Giappone non avrebbe osato attaccare la Russia. Questa era forse l'opinione corrente a San Pietroburgo, dove però non si teneva abbastanza conto che le forze russe in Manciuria constavano solo di 100.000 uomini, riservisti poco addestrati per giunta, quando il genera-

le Kuropatkin ne chiedeva almeno il triplo ben addestrati.

In un simile stato di in preparazione militare da parte russa, vennero scambiate, tra la fine di gennaio e l'inizio di febbraio 1904, numerose inconcludenti note diplomatiche, finché il 6 febbraio l'ambasciatore giapponese consegnò al conte Lansdorf, capo del governo di San Pietroburgo, due note: la prima significava che il Giappone voleva rompere le relazioni diplomatiche, la seconda che si riservava di compiere qualsiasi atto idoneo a difendere la propria situazione, nonché i propri diritti e interessi. Poi, senza ulteriori preavvisi o dichiarazione formale di guerra, torpediniere giapponesi attaccarono, la notte tra l'8 e il 9 febbraio, la squadra russa dell'ammiraglio Stark a Port Arthur.

Riguardo la successiva Battaglia di Tsushima, avvenuta fra il 27 e il 28 maggio 1905, è interessante analizzare il punto di vista della Marina britannica su questo importante scontro, poiché essa era ben informata perché aveva due osservatori a bordo delle navi di Togo ed un terzo che ebbe il permesso di ispezionare dopo lo scontro i danni subiti dalle navi nipponiche e da quelle russe catturate.

Tsushima rappresentò il più importante episodio su cui le Marine da guerra potevano riflettere fino allo scoppio del Primo Conflitto Mondiale, e più di tutti vi rifletté la Royal Navy, allora prima Marina del mondo. Ma quale giudizio complessivo si può dare sull'effetto degli insegnamenti di quello scontro navale? Certo, molti degli errori che i critici navali russi rilevarono nella loro Marina, con riferimento alla Battaglia di Tsushima, durante e dopo la guerra, non furono ripetuti dai britannici, tuttavia qualche cosa da dire c'è.

Anzitutto gli inglesi sopravvalutarono l'incrociatore corazzato (detto "la corazzata dei poveri"), senza rendersi abbastanza conto dell'importanza che aveva avuto l'abilità manovriera di Togo nella vittoria nipponica, e crederono di poterli usare in linea con le corazzate, col risultato di perderli nello scontro dello Jutland. Eppure a quel tempo le navi antiquate erano già state eliminate dalla flotta britannica, e la politica navale si era orientata verso una grande battaglia di distruzione, da sostenere con le dreadnoughts, i cui cannoni passarono da 254 a 305 millimetri, e gli incrociatori da battaglia. I sommergibili erano assenti a Tsushima, e quindi non vi fu una esperienza da studiare, utile a far ricredere gli inglesi dei loro pregiudizi e delle loro sottovalutazioni del nuovo mezzo subacqueo, che in qualche misura trascurarono, considerandolo "disonesto e dannatamente contrario allo spirito britannico".

I russi avevano palloni, ma non li usarono per inconvenienti alle caldaie.

Quanto alle comunicazioni radio, la nave ammiraglia trasmise un segnale all'inizio del combattimento e poi più nulla. Da qui la deduzione inglese che nelle trasmissioni radio si poteva avere scarsa fiducia, perché si credeva che potessero riuscire utili solo a breve distanza. Così in questo campo l'addestramento dei radiotelegrafisti fu né adeguato, né molto convinto, col risultato che a Dogger Bank una possibile grande vittoria sfuggì all'ammiraglio Beatty.

Nel combattimento in questione il cannone ebbe una importanza prevalente, sebbene le artiglierie russe, che avevano avuto un buon inizio, calassero di tono dopo le prime salve di proietti dirompenti giapponesi, e molti colpi russi neanche esplodessero.

I siluri invece riuscirono scarsamente efficaci: ne furono lanciati trecentosettanta, ma appena diciassette colpirono. Così nel 1914 la Royal Navy poteva contare su ottimi cannoni e cannonieri, ma aveva trascurato i siluri; questi però avevano fatto molta strada per conto loro, poiché essi nel 1905 erano lenti, imperfetti e non arrivavano oltre i 4.000 metri; nel 1914 erano molto più affidabili e andavano a 45 chilometri orari oltre i 6.000 m. Quanto all'aspetto balistico, la lezione che veniva dall'Estremo Oriente aveva mostrato la superiorità dei proietti dirompenti su quelli perforanti, ma la Royal Navy era ipnotizzata, come altre Marine, dal confronto cannone-corazza; inoltre molto fu attribuito a difetti dei proietti russi: così la Marina britannica entrò in guerra con proietti perforanti che andavano in pezzi quando avevano un impatto obliquo, bilanciando in senso negativo con l'inferiorità dei proietti la superiorità complessiva dell'artiglieria navale britannica.

In combattimento si erano condotti valorosamente tutti, da entrambe le parti; gli ufficiali e i marinai giapponesi, però, risultarono molto più esperti. Ciò confermava che la guerra moderna era più tecnica e meccanica; la vittoria sarebbe andata al più dotato, più svelto, più deciso, più esperto: in una parola, al più professionale. Molti alti ufficiali della Royal Navy si mostrarono quindi molto divertiti che i quattro ammiragli russi in comando fossero, tutti e quattro, ex comandanti di centri di addestramento e non strateghi o tattici di chiara fama. Ma dieci anni dopo l'Ammiragliato inviò il sovrintendente dell'Arsenale di Malta ad occupare i Dardanelli.

Mariano Gabriele

Il finanziamento della Grande Guerra

Quando l'arciduca Francesco Ferdinando d'Asburgo fu assassinato a Sarajevo, il 28 giugno 1914. Antonino di San Giuliano non drammatizzò. Disse anzi a Salandra: "Ci siamo liberati della noiosa faccenda di villa d'Este", alludendo a un contenzioso relativo ai restauri della villa che apparteneva all'erede della casa d'Austria e che il governo italiano doveva prendere a suo carico. E neanche l'ultimatum austriaco scosse troppo il ministro degli Esteri, sino a quando, tra il 28 e il 30 luglio la situazione precipitò con la dichiarazione di guerra austriaca alla Serbia e con la mobilitazione russa. Eppure 10 mesi dopo l'Italia sarebbe stata gettata in una lotta "che durò quattro anni,...non solo...cruentissima, ma rovinosa dal punto di vista finanziario".[1] Il tutto largamente imprevisto, poiché anche allora l'intervento italiano ebbe luogo nella convinzione che il conflitto sarebbe stato di breve durata. Tra i chiaroveggenti che lo predicavano c'era anche l'economista Maffeo Pantaleoni, nazionalista e interventista, che il 1° agosto 1914, attaccando la "vieta retorica" di coloro che prevedevano "fiumi di sangue, montagne di cadaveri, macelli mai visti", preconizzò che la guerra sarebbe durata sei mesi.[2] E questa illusione, destinata a svanire dopo un anno, ebbe il suo peso nelle scelte di Roma.

L'Italia era allora uno dei paesi meno progrediti d'Europa. Il saggio del prodotto *pro capite* tra il 1870 e il 1913 era stato dello 0,7%, a fronte dell'1,3 % del Regno Unito, all'1,7% della Francia ed all'1,8% della Germania. La crisi del 1907 ne aveva depresso il settore industriale fino alla vigilia del conflitto, al contrario degli altri paesi europei, molto più avanti nel processo di sviluppo; il reddito medio individuale, modesto e poco dinamico, era assorbito per tre quarti

[1] F. Chabod, *L'Italia contemporanea (1918-1948)*. Torino, Einaudi, 1961, p. 27; C. Ciano, *Stato ed economia in Italia tra le due guerremondiali*, Pisa, Pacini, 1975.

[2] M. Pantaleoni, *Note in margine alla guerra*, Bari, Laterza, 1917, p. 9.

dall'alimentazione, garantita dalle importazioni, e non consentiva l'accumulo di risparmio sufficiente a modernizzare l'attività produttiva, prevalentemente agricola e più vicina nel complesso al secolo XIX che al XX. 11 milioni di abitanti erano analfabeti e il paese si trovava ad affrontare la sfida della modernità in una atmosfera di povertà generalizzata, appesantita da squilibri e problemi economici e sociali. Secondo le stime OCSE, applicando al PIL italiano del 1913 un valore di 100, quello francese si sarebbe collocato a 138 e quello britannico a 201. Ma questo dato è insufficiente per misurare il ritardo dell'Italia nello sviluppo rispetto ai suoi alleati europei: il reddito nazionale prodotto in Italia tra il 1905 e il 1909 provenne dal settore agricolo per il 46%, contro il 33 della Francia che aveva un'agricoltura ben più ricca e il 6,5 della Gran Bretagna. Roberto Tremelloni nota che "La Germania, tra i nemici, fruiva di un apparato industriale moderno, aveva carbone e ferro. L'Austria disponeva di autosufficienza alimentare e di capacità produttive assai più rilevanti del nostro Paese". [3] La produzione agricola, invece, era insufficiente da vent'anni in Italia e sebbene non crollasse durante il conflitto, restò insufficiente a coprire i consumi; tra tutti i bisogni, quello alimentare era il più rigido, incomprimibile in un paese povero, nel quale mediamente i due terzi del reddito era assorbito dall'alimentazione, peraltro povera di proteine e di grassi. Essendo poi impraticabili le tradizionali fonti di approvvigionamento del Mar Nero, tutto dovette venire dall'occidente, per mare da Gibilterra e per terra dalla Francia. Gli alleati erano necessari all'Italia non solo per combattere, ma anche per vivere. Ricorderò che dopo Caporetto Roma dovette richiedere un prestito urgente di frumento e ciò indeboliva ulteriormente la sua posizione a Rapallo; la sera del 6 novembre Orlando sbottò con i suoi collaboratori. "E credete voi che io non sia stato tutt'oggi con la vergogna sul viso? Siamo stati trattati come servitori", e amaramente aggiunse: "Se noi non annuiamo, di qui a due o tre mesi abbiamo la fame in casa".

La politica economica italiana era stata, tradizionalmente, liberale, e lo Stato aveva limitato al massimo i suoi interventi, ma la guerra avrebbe cambiato tutto. Intanto, all'inizio della conflagrazione, la Banca d'Italia fermò la corsa agli

---

[3] R. Tremelloni, *Aspetti economici della guerra*, in *1915-1918*, in *L'Italia nella Grande Guerra*, Roma, Presidenza del Consiglio dei ministri, 1968, p. 265; A. Maddison, *Monitoring the World Economy 1920-1992*, Paris, O.C.D.E., 1995, pp. 194-96; B. R. Mitchell, *International Historical Statistics, Europe 1750-1993*, London Mac Millan e New York Stockton Press, 4° ediz., 1998, pp. 909-13.

sportelli imponendo una moratoria che consentiva di ritirare solo il 5% dei depositi: questa misura venne applicata per quasi tutto il periodo della neutralità ed ebbe termine il 31 marzo 1915. [4]

Quando il governo italiano, così solerte a ricercare l'assenso degli alleati alle più vaste rivendicazioni possibili, decise l'intervento nel conflitto, non aveva l'idea di quel che sarebbe costato in termini finanziari, tanto che le clausole economiche del Patto di Londra si ridussero alla vaga dizione dell'art. 14, che stabiliva: "La Gran Bretagna s'impegna a facilitare la conclusione immediata, in eque condizioni, di un prestito di almeno 50.000 sterline da emettere sul mercato di Londra". Il 5 maggio l'ambasciatore Imperiali riferì di aver saputo dal cancelliere dello Scacchiere che si sarebbe trattato di un prestito di 60.000 sterline concesso dal governo inglese a quello italiano contro buoni del Tesoro a 6 mesi, ma che ad ogni prelevamento mensile si doveva inviare in Inghilterra oro fino alla copertura di un terzo. Il direttore generale della Banca d'Italia reagì con una raffica di obiezioni: il prestito doveva servire alle esigenze generali del Paese, non solo a quelle dello Stato; bisognava chiarire che la misura dell'interesse (5/8) era annuale e non mensile; e soprattutto la pretesa di versare un terzo in oro avrebbe praticamente ridotto di altrettanto l'ammontare del prestito e indebolito la garanzia alla circolazione cartacea italiana: si poteva accettare l'impegno di comprare i più possibile tramite Londra, "ma la condizione di fare il prestito solo per i nostri bisogni all'estero e quella di coprire i relativi pagamenti con esportazione di oro sarebbero incomportabili". [5] Subentrò una rottura e il tentativo di risolvere la questione spostando il prestito dal governo inglese al banchiere Hambro, per poi ritornare a negoziati intergovernativi, che condussero all'accordo Carcano-Mc Kenna del 5 giugno 1915. Ma a novembre si trattava di nuovo per un altro prestito e il 14 Imperiali scriveva da Londra che erano state migliorate, "fino all'estremo limite del possibile, le condizioni che ci si volevano imporre anche a difesa della dignità del nostro paese, ma certo la somma di tre miliardi accordatici in principio verrà nel fatto notevolmente ridotta". Come Dio volle, il 19 novembre si giunse alla firma e il 9 dicembre il ministro del Tesoro poté comunicare alla Camera che "Per alleggerire gli oneri immediati all'economia nazionale e fare argine all'inasprirsi dei cambi per effetto degli ingenti acquisti che lo Stato deve fare fuori d'Italia, sono state curate operazioni all'estero, una di minor conto, ma pur non trascurabile, negli Stati Uniti d'America, e due di più gran rilievo, op-

[4] La scadenza delle cambiali, inoltre, fu prolungata di 20 giorni.

portunamente negoziate e conchiuse con l'interessamento cordiale della Tesoreria britannica, collegate con l'ordinamento razionale delle provviste da fare all'estero". [6] La questione dell'oro venne alla fine risolta con il deposito in garanzia del metallo in ragione di 1/10 delle somme prelevate, ma col vincolo di acquistare il più possibile in Gran Bretagna o nell'impero inglese. [7]

In realtà il costo totale della guerra, limitandoci all'aspetto finanziario, raggiunse livelli astronomici per i tempi. Einaudi calcolò le spese belliche italiane in 65 miliardi di lire 1913 (22 mila miliardi del 1968), ossia più del triplo del reddito nazionale annuo prebellico. "Secondo la valutazione più diffusa, la guerra sarebbe costata circa 158 miliardi di lire, e il costo unitario sarebbe asceso, per ciascun anno del conflitto, a ben 4.847 lire-oro". [8] Sembra il caso di sottolineare che si parla sempre di costi finanziari diretti, senza calcolare quindi l'enorme costo economico derivato dall'allontanamento dal lavoro dei soldati, la cui capacità produttive si persero per 4 anni, e quelle dei morti e degli invalidi che si persero per sempre, come pure una parte di quelle dei feriti. Non si conteggia il *pretium doloris*, che pure già il diritto romano riconosceva, per le sofferenze dei militari e dei loro familiari, non certo lenite da qualche modesto riconoscimento finanziario, né quello del turbamento dell'economia e della società nazionali, né quello del deterioramento dell'immagine del paese per Caporetto, non temperato nemmeno nel lungo periodo dalla vittoria finale. [9]

Ma, senza decollare verso altri cieli, torniamo al finanziamento della Grande

---

[5] I Documenti Diplomatici Italiani (d'ora in avanti indicati con DDI), serie 5, III, testo del Patto di Londra (26 aprile 1915), doc. 470; Imperiali a Sonnino, 5 maggio, e Sonnino ad Imperiali, 7 maggio, doc. 584 e 609.

[6] Imperiali a Sonnino, 6, 13, 14, 19 novembre 1915; Sonnino a Imperiali, 5 dicembre, DDI, serie 5, V, doc. 64. 96, 100, 124, 175. L'accordo del 19 novembre venne firmato per l'Italia dall'ambasciatore Imperiali e dal governatore della Banca d'Italia Stringher e per la Gran Bretagna dal cancelliere dello Scacchiere Mc Kenna.

[7] *La Banca d'Italia e l'economia di guerra 1914-1918*, a cura di G. Toniolo, Roma-Bari, Laterza, 1989, p. 35.

[8] G. Porisini, *Il capitalismo italiano nella prima guerra mondiale*, Firenze, La Nuova Italia, 1975, p. 25.

[9] Al disastro di Caporetto, pesante in sé ma non così peggiore di altri scacchi alleati (come l'offensiva Nivelle, la grande fuga della 5° armata britannica, la seconda ritirata francese alla Marna), si sovrapposero fosche leggende italiane che ne fecero il simbolo mondiale della sconfitta: le calunnie di Cadorna sui soldati, l'isteria dei politici e dei militari, le grida e le strida ti-

Guerra. "Occorreva raccogliere e attivare grandi risorse umane e materiali. Prevedere le quantità. la qualità e i modi della produzione necessaria al Paese; il passaggio ordinato dalla produzione dei beni di pace a quella di differenti ben previsto dal conflitto; pensare alla ininterrotta congruità degli approvvigionamenti di un Paese che troncava all'improvviso i suoi tradizionali rapporti di scambio con l'estero. Non occorreva soltanto dotare di strumenti bellici un esercito che ne possedeva in quantità e qualità inadeguate, ma assicurare la vita attiva, i traffici, un livello accettabile di esistenza e la pace sociale di 37 milioni di persone. Un assunto gigantesco... L'intervento dello Stato, così cauto e parziale fino al 1914,, mutò volto, apparve a tutti indiscutibile anche nel campo economico; originò una legislazione fitta e nuovi organismi, nuovi istituti; introdusse elementi crescenti di coercizione". Fu una dittatura imposta dalle necessità della guerra, con l'obiettivo di controllare la produzione, i trasporti, l'industria: in una parola, tutti i settori dell'attività economica. Per l'Italia "fu il primo grande sperimento non solo di mobilitazione di uomini, ma di mobilitazione totale delle risorse e di largo intervento dello Stato nell'economia". L'amministrazione pubblica venne modificata per farne uno strumento utile alle circostanze, tra il 1914 e il 1919 furono varati più di 2.500 provvedimenti governativi che riguardavano l'economia. [10] Con lucida intelligenza, in un'opera precedente la guerra Einaudi aveva previsto una serie di interventi che poi effettivamente furono compiuti dallo Stato, come il ricorso all'imposizione straordinaria e i problemi delle garanzie per l'espansione e l'ammortamento del debito pubblico, [11] ma se

picamente nazionali. Questo canovaccio alletta i conformisti nostrani e stranieri, dai quali dobbiamo aspettarci un *filty-pride* in occasione delle prossime rievocazioni. Volendo, non è difficile, perché c'è una maniera di mentire dicendo la verità: basta non dirla tutta, ed è un metodo molto usato da certi nostri colleghi, politicamente corretti, che fanno la storia rimestando le mani soltanto nel fango del nostro passato, Aveva ragione Rosario Romeo quando scriveva che "gli italiani devono certo guardarsi da eccessi ingiustificati di euforia, che non cambiano nulla alla realtà delle cose e possono spesso sfiorare il ridicolo. Ma devono anche liberarsi nella misura del possibile dai complessi di inferiorità che li hanno assillati per decenni e che hanno tanto nuociuto alla formazione di una seria coscienza politica e di una vera adesione alle istituzioni che li reggono" (*Tra sorpasso e complesso*, 5 marzo 1987), in "*Scritti* politici", Milano, Il Saggiatore, 1990. Peccato, perché superata ormai la malattia opposta della retorica patriottarda, sarebbe venuto il momento di accostarsi agli eventi in maniera storicamente corretta.

[10] Tremelloni, *cit.*, pp. 267-69.

[11] L. Einaudi, *La Finanza della Guerra e delle Opere Pubbliche*, Torino, Bono, 1914.

si confrontano queste anticipazioni con quanto lo stesso Autore scrisse a consuntivo, in un'altra opera successiva al conflitto, che trattava l'azione del fisco durante la guerra, ci si rende conto di quanto largamente le previsioni fossero state superate dalla realtà. [12]

Quando il governo italiano si era impegnato, con l'art. 2 del Trattato di Londra, "*à engager totes ses reserves pour pursuivre la guerre*", [13] aveva preventivato di dover compiere una sforzo considerevole, ma certamente non per la durata temporale e le dimensioni che furono poi necessarie. All'inizio delle ostilità, nell'agosto 1914, furono chiuse le borse e riaprirono solo il 1° ottobre 1917, furono vietate le esportazioni di materie prime e di manufatti e l'emigrazione dei soggetti alla leva, si tolsero vincoli per gli approvvigionamenti delle autorità militari, si regolarono i depositi e, soprattutto, la circolazione monetaria venne aumentata fino al massimo limite previsto. Nel 1915 il ritmo dei provvedimenti divenne incalzante: a gennaio il governo fu autorizzato a requisire e ad espropriare, nonché a stabilire norme per la difesa militare; a maggio il Parlamento delegò al governo a decidere le spese militari necessarie ed a provvedervi anche con mezzi straordinari; a giugno (decreto 923 del 26) venne decisa la mobilitazione industriale. Occorreva provvedere alle necessità correnti del paese pur disponendo di meno materie prime, meno combustibile e meno mano d'opera di prima, e soddisfare al tempo stesso la domanda militare di prodotti industriali. In Italia era assente la grande industria e la componente del secondario era arrivata appena a un quarto del prodotto privato lordo tra il 1912 e il 1914: occorse uno sforzo immane, che fu più lento e faticoso di quanto le esigenze immediate avrebbero richiesto, ma che tuttavia ebbe successo. L'industrializzazione forzata ebbe uno sviluppo più che notevole dalla domanda di prodotti bellici: gli investimenti che nel 1915 si erano fermati a 78,6 milioni di lire correnti, nel 1918 superarono largamente i 3 miliardi e 35 milioni; nello stesso periodo le imprese passarono da 125 con 115.000 operai a 3.700, prevalentemente nel triangolo industriale, con 900.000 operai: di questi, 600.000 erano civili.[14]

Del resto, la mobilitazione delle risorse umane del paese fu imponente: 4.250.000 uomini per l'esercito, 150.000 per la marina militare, 600.000 per la

---

[12] L. Einaudi, *La guerra e il sistema tributario italiano*, Bari, Laterza, 1927. pp. 482-85.

[13] DDI, serie 5, III, doc. 470.

[14] Porisini, *cit.*, p. 29.

milizia territoriale, 166.000 militarizzati negli stabilimenti bellici. Per avere un'idea della crescente domanda, si pensi che gli acquisti di beni correnti e strumentali da parte dell'amministrazione pubblica durante il conflitto furono in totale 3.220 milioni di lire correnti nel 1914, 8.750 nel 1915. 15.680 nel 1916, 22.823 nel 1917, 29.395 nel 1919. Nel corso della guerra l'industria italiana fu in grado di soddisfare gran parte delle richieste di materiale bellico: "11.789 pezzi di artiglieria, 69.835.000 proiettili di artiglieria, 24.230.000 fucili e moschetti; oltre 3.600.000.000 di proiettili da fucile, 12.021 aerei, 24.400 motori di aerei, 505 navi di diverso tonnellaggio ed anche 71 sommergibili. [15]

Il finanziamento della guerra si articolò su tre linee principali: prestiti, inasprimenti tributari ed aumento della circolazione cartacea. Le spese pubbliche di guerra ingoiarono una percentuale crescente del PIL, dal 30% del 1915 al 46% del 1918, raggiungendo complessivamente 75, 7 miliardi e di lire correnti, coperti in massima parte dall'indebitamento, che nel 1919 poteva essere stimato al 116% del PIL. [16] Il 72% del debito fu collocato all'interno mediante l'emissione di cinque prestiti nazionali, cui se ne aggiunse un sesto nel 1919; tali operazioni finanziarie miravano a sostituire obbligazioni a breve scadenza in altre a scadenza più lunga o facoltativa.

Il primo prestito fu indetto il 19 dicembre 1914. Diverso dai successivi perché predeterminò la somma richiesta al mercato, un miliardo, fu offerto al 4,50% ed a 97 lire per 100 nominali. sarebbe stato estinguibile in 15 anni a partire dal 1° gennaio 1925, attraverso acquisti sul mercato, e fino a quella data non era convertibile né riscattabile. Il secondo, del 15 giugno 1915, fu aperto ad una somma illimitata, allo stesso saggio del primo, ma con l'emissione ulteriormente abbassata a 95 lire per 100, che scendevano a 93 per i sottoscrittori del primo

---

[15] *Il Novecento economico italiano: dalla grande guerra al" miracolo economico" (1914-1962),* Bologna, Monduzzi, 1997. pp. 24-37.

[16] *La Banca d'Italia e l'economia di guerra* ,cit., p.14. La stessa fonte fornisce i dati seguenti sul rapporto annuale tra le spese di guerra e l'aumento del debito (milioni di lire):

Anni fiscali:	Spesa prezzi costanti	Id. correnti	Aumento debito
1914-15	1.716	2.144	68 (3,2)
1915-16	4.502	7.160	5.587 (73, 9)
1916-17	5.136	13.290	9.897 (74. 5)
1917-18	5.478	21.830	13.015 (59, 6)
1918-19	6.462	30.883	22.904 (74,2)
Totale	23.294	75.707	51.471 (68,0)

prestito che avessero voluto passare al secondo. Come il precedente, era non convertibile e non riscattabile, il rimborso era previsto mediante acquisti sul mercato dal 1° gennaio 1925. Il 23 dicembre del medesimo anno ebbe luogo la terza emissione di titoli obbligazionari per somma illimitata, al saggio del 5% ed al prezzo di 97, 50 lire per 100 nominali; estinguibile in 15 anni dal 1° gennaio 1926 aveva le stesse caratteristiche dei precedenti. Nel 1917 furono lanciati altri due prestiti nazionali, il 2 gennaio e il 30 dicembre, entrambi al 5%; ma rispetto al nominale 100, quello di gennaio, inconvertibile per tutto il 1931, fu emesso a 90 lire, mentre quello di dicembre, dopo Caporetto e la vittoria nella battaglia d'arresto, ad 86,50. Un anno dopo la fine delle ostilità, il 24 novembre 1919, fu la volta della sesta ed ultima operazione di indebitamento interno dello Stato: anche in questa occasione venne offerto un interesse annuo netto del 5% ed un'emissione dei titoli a 87,50 per 100 nominali. Per facilitare il collocamento dei prestiti venne messa in piedi una rete capillare di punti di acquisizione delle sottoscrizioni, con l'ausilio di un "Consorzio Finanziario Bancario" creato per l'occasione, degli enti finanziari statali, delle poste, degli esattori e di Assicurazioni. Ad ogni successiva emissione si aveva cura di consentire ai sottoscrittori di prestiti precedenti di convertire i loro vecchi titoli per destinarli al nuovo prestito a condizioni privilegiate, Vennero escogitate tutte le possibilità per allargare la platea dei mezzi di pagamento e facilitare a chiunque la sottoscrizione, finanche ai detenuti che poterono investire i loro fondi in titoli di Stato o da esso garantiti. [17]

Il debito estero, contratto nei confronti della Gran Bretagna e degli Stati Uniti, fu uno dei campi nei quali ebbe modo di manifestarsi la consapevolezza degli alleati che la partecipazione dell'Italia alla guerra poteva essere assicurata solo in un contesto di solidarietà concreta. L'entità del debito estero è legata al cambio, e questa relazione fu motivo di notevoli preoccupazioni a Roma, perché la moneta italiana scivolò. rispetto alla sterlina, del 20% nel 1915, del 3% nel 1916, del 22% nel 1917; ma nel secondo semestre del 1918, dopo la vittoria del Solstizio, la lira italiana si apprezzò di circa il 30%, sia per la previsione di una prossima vittoria, sia per la rafforzata solidale cooperazione alleata, specialmente degli Stati Uniti, che concessero crediti *ad hoc* che non pesavano sul mercato delle valute. [18] Uno studio del Credito Italiano rileva inoltre che lo squilibrio fra en-

[17] A. De Stefani, *La legislazione economica della guerra,* Bari, Laterza, 1926, pp. 363-67.

[18] *La Banca d'Italia e l'economia di guerra,* cit., p.60.

trate e uscite di merci si bilanciava più o meno con i crediti che gli inglesi prima. e gli americani in seguito accordarono all'Italia. Ciò malgrado, il debito estero equivaleva nel 1919 a 5 volte le esportazioni italiane dell'anno. [19] Nel settembre 1919 Bonaldo Stringher stimava il debito verso l'Inghilterra in 11, 2 milioni di lire-oro e quello verso gli Stati Uniti in 8, 3 milioni, che davano luogo ad una quota annua di interessi, rispettivamente, di 557, 4 e di 414, 4 milioni. [20] Del resto, durante il conflitto, era stato necessario che l'Italia comprasse molto all'estero sebbene le ragioni di scambio con le nostre esportazioni peggiorassero rapidamente: lo sbilancio tra le esportazioni italiane, concernenti per lo più merci non indispensabili, e le importazioni, che riguardavano merci richieste da tutti i belligeranti e gravate da noli sempre maggiori, salì negli ultimi due anni di guerra ad oltre un quarto del reddito nazionale. Roberto Tremelloni rileva che "se nel 1914 potevamo pagare con le esportazioni i tre quarti delle nostre importazioni, nel 1915 lo potemmo fare solo per metà, nel 1917-18 scendevamo a poco più di un quinto. Nell'intero lustro 1916-1920 solo il 25% delle merci acquistate all'estero fu pagato con esportazioni". Oltre alle merci, poi, bisognava pagare anche i noli, visto che la marina mercantile nazionale bastava sì e no per trasportare un terzo dei carichi. Cito la Relazione ufficiale italiana sulla guerra: "la imponente mobilitazione del nostro sistema produttivo era stata permessa dal nostro schieramento nella coalizione che garantiva l'afflusso delle materie prime necessarie, superando anche le difficoltà creditizie e quelle connesse con le ingenti perdite della flotta mercantile. In effetti, le disponibilità di carbone, metallurgiche, ma specialmente alimentari risultarono in certi momenti compressi a mini i livelli, quantunque solo in casi limitati giunsero a provocare consistenti riduzioni del morale delle popolazioni e delle produzioni... Il 25 novembre 1917, dopo il crollo di Caporetto, si appurò, con un'indagine svolta per la prima volta, che l'Italia necessitava mensilmente di 400 mila tonnellate di grano, 110 mila di carne, granoturco e caffé, 690 mila di carbone, 240 mila di metalli e munizioni. La nostra flotta mercantile poteva trasportarne 386 mila. Senza una poderosa assegnazione di naviglio da parte degli alleati non si sarebbe vinta la guerra, anzi, le nostre possibilità di resistenza si sarebbero rapidamente esaurite". Poiché uno prospettiva simile non era nell'interesse di nessuna potenza dell'Intesa, fu proprio l'indebitamento estero, per quanto pesante, a consentire ai governi italiani di diluire nel tempo

[19] *Ibidem*, p. 15; *L'Italie economique*, Milano, Credito Italiano, 1920, pp. 226-28.

[20] *Il Novecento economico, ecc.*, cit., p. 46.

una parte notevole del costo del conflitto. [21]

Tutto ciò fu pagato nel dopoguerra col torchio tributario e il contenimento economico, ma non si vede come avrebbe potuto essere diverso, una volta che il paese era stato gettato in una guerra lunga e difficile per la quale non era preparato. La pressione tributaria che fu imposta agli italiani fu più pesante di quella che sopportarono la Gran Bretagna, la Francia, la Germania e l'Austria-Ungheria, però nei bilanci dal 1913 al 1919, a fronte di fortissimi disavanzi determinati dalle spese del governo centrale che giunsero quasi alla metà del reddito nazionale, le entrate tributarie coprivano poco più di un quinto. E questo accadde sebbene le entrate dello Stato, in un decennio, crescessero 6, 26 volte in moneta corrente, passando dai 487, 7 milioni dell'esercizio 1913-14 ai 3.062, 2 del 1923-24, mentre il rapporto tra imposte e reddito, che era stato nel 1914 del 12, 50%, crebbe al 20% nel 1924. Peraltro, mentre le imposte correnti vennero riscosse in maniera abbastanza corrente, fallì il tentativo di operare la confisca dei profitti di guerra: lo Stato tentò di imporre ben tre diversi tributi a tal fine (sui profitti di guerra delle persone, sugli aumenti del patrimonio, sull'applicazione dell'avocazione in certi casi), ma non ottenne i risultati sperati. Eppure si era cercato di limitare il più possibile l'imposizione straordinaria, limitandola agli arricchimenti di guerra ed al prelievo di un decimo sui patrimoni vecchi e nuovi. Un altro insuccesso venne dal tentativo di imporre nuovi monopoli sul caffé, lo zucchero, il carbone. [21] Le entrate tributarie straordinarie fornirono in complesso meno di 1/15 del totale delle entrate, e solo il 2% delle spese del 1914-1918. Quanto alle spese statali, il fisco drenò in media un terzo della loro copertura, con una incidenza decrescente attraverso gli anni della guerra, ma gli italiani, tra imposte e prestiti, fornirono allo stato tra il 40 e il 45% del reddito reale del paese, e probabilmente ha ragione Roberto Tremelloni quando scrive che forse i governanti non sbagliarono ad evitare ulteriori "asprezze economiche" per "allontanare motivi di turbamento sociale": il livello di vita degli italiani era già basso abbastanza per sconsigliare altri giri di vite. [22] Una prova la si ha dalla comparazione tra il dato che esprime l'indice generale dei consumi degli italiani tra il 1914 e il 1918 e quello che si ri-

---

[21] Cfr Einaudi, *La guerra e il sistema tributario, ecc.*, cit., pp. 119-230; Porisini, *cit.*, p. 25; A. Pedone, *Il bilancio dello Stato,* in "*Lo sviluppo economico italiano*", Milano, Franco Angeli, 1969, II, p. 222; *L'Esercito italiano nella Grande Guerra (1915-1918),* Roma, Ministero della Difesa, SME Ufficio Storico, V, tomo 2 (D. Rovighi), p. 1127.

[22] Tremelloni, *cit.*, pp. 296-97.

ferisce ai consumi alimentari nello stesso periodo: fatto il 1914 uguale a 100, l'indice generale dei consumi aumentò nel 1918 a 105, 4, ma quello dei consumi alimentari schizzò a 113, il che dimostra che la popolazione italiana durante il conflitto fu costretta a privilegiare le necessità più elementari e primarie dell'alimentazione a discapito di tutte le altre esigenze. I consumi totali del paese aumentarono quasi esclusivamente per quelli pubblici indotti dalla guerra. Negli anni precedenti il conflitto il consumo pubblico aveva rappresentato appena un ventesimo del consumo totale del paese, ma tra il 1915 e il 1918 ne assorbì più di un quarto, aumentando 3 volte rispetto all'anno precedente nel 1915, 5 volte nel 1916 e 1917, 4 volte nel 1918. Quantitativamente invece il consumo privato, valutato in termini costanti, restò più o meno inalterato. L'anno di maggiore impegno fu certo il 1917, nel quale i consumi pubblici superarono un terzo del reddito nazionale. [23] Influirono le ripetute offensive sull'Isonzo, ma soprattutto la sconfitta di Caporetto, dopo la quale – non è una frase fatta – l'Italia si alzò in piedi per rifiutare il disastro. Vorrei citare, in proposito, la lettera di Bonaldo Stringher alle filiali del 20 ottobre 1917: "L'imperioso dovere di tutti in questo momento è di servire il Paese con la serena fermezza dell'animo, con il dominio freddo e sicuro delle proprie impressioni, con quella tenacia calma e virile di propositi che distingue i grandi popoli. L'anima nazionale deve levarsi impavida contro ogni minaccia ostile. memore delle sue mirabili forze, confortata dalle prove della sua storia... I grandi cimenti che si attraversano non debbono interrompere il ritmo ordinario della vita... (La Banca) deve porre al servizio della Nazione tutto il suo prestigio morale". [24]

L'esplosione della circolazione monetaria incominciò nel settembre 1914, un mese dopo lo scoppio della guerra. Va detto che le preoccupazioni originate dalla situazione internazionale provocarono in un primo tempo la diffusa propensione al ritiro dei depositi, fenomeno che però, come già ricordato, venne arginato dalla moratoria, e nel mese di agosto 1915 i depositi ripresero ad aumentare ininterrottamente sino alla fine del 1919, quando toccarono i 5, 1 miliardi a fronte dell'1, 8 del 31 luglio 1915. Ma i biglietti di circolazione monetaria forniti dagli Istituti di emissione alle Casse nella fase di difficoltà non erano stati restituiti, e rimasero ad alimentare la circolazione monetaria, che dai 2, 8 miliardi scarsi del 31 luglio 1914 si gonfiò progressivamente fino ai 20, 1 miliardi del 30

[23] *La Banca d'Italia e l'economia di guerra*, cit., p. 11; Tremelloni, *cit.*, pp. 288-89.

[24] *La Banca d'Italia e l'economia di guerra*, cit., pp. 103-04.

giugno 1920. Naturalmente l'effetto dell'inflazione sui prezzi non si fece attendere e in Italia fu più considerevole che nei paesi alleati. [25] Ma le già modeste condizioni di vita della popolazione indussero il governo di Roma a non comprimere troppo i consumi privati aumentando le importazioni alimentari e industriali fino a coprire con esse il 15% della domanda. Per contro, furono drasticamente ridotti gli investimenti, fino un settimo rispetto agli anni anteguerra e con ricorso alle scorte per sopperire almeno agli ammortamenti, tanto che le "conseguenze di tale prolungata contrazione degli investimenti si faranno sentire gravemente e per molti anni nel dopoguerra, Il volume reale di investimenti fissi netti giungerà al livello del 1910 soltanto nel 1924".[26] Ne risentì l'armatura civile del paese, le infrastrutture, in una parola la ricchezza nazionale; Mario Alberti ha calcolato che tra il 1914 e il 1925 la ricchezza *pro capite* in Italia diminuì da 596 a 349, in Francia da 1.455 a 825, in Belgio da 1.377 a 931, mentre in Gran Bretagna crebbe da 1.471 a 1.642 e negli Stati Uniti da 2.040 a 2.105. D'altra parte, il livello di mobilitazione italiano (45, 3%) venne superato soltanto da quello francese (59, 4%), mentre quello britannico (39, 2%), belga (15, 5%) e americano (insignificante) furono inferiori. [27]

Malgrado i tentativi del governo di non acuire il disagio sociale, esso stesso vi contribuì – e forse non poteva agire altrimenti – promuovendo una spinta mobilitazione industriale che ottenne buoni risultati quanto alle forniture, ma che ebbe i suoi costi., facendo crescere forse al di là del necessario un disagio, che comunque sarebbe stato inevitabile. Da un lato, la massima parte della popolazione subiva la tagliola dell'inflazione, dall'altra si accumulavano rapidamente improvvise ricchezze. I salari nominali passarono da un indice 99 del 1914 a 170 nel 1918, ma erano falcidiati dall'inflazione, poiché negli stessi anni quelli reali scesero da 99 a 64, a fronte di un aumento del costo della vita salito da 100 a

---

[25] P. Sraffa, *L'inflazione monetaria in Italia durante e dopo la guerra,* Milano, Tipografia Salesiana, 1920, pp. 7-14. E' la tesi di laurea dell'Autore, conseguita nella Facoltà di Giurisprudenza di Torino, in cui tra l'altro si riconosce di non poter dire se la guerra poteva essere finanziata senza ricorrere all'inflazione, ma certo "difficilmente i governi avrebbero potuto rinunciare ad un sistema che permetteva loro di procurarsi un prestito coll'emissione di biglietti e poi, profittando della momentanea abbondanza di denaro così prodotto, di ottenere con facilità un secondo prestito"(p. 21).

[26] Tremelloni, *cit.*, pp. 290-91.

[27] L. De Secly, *Vent'anni di storia economica, monetaria e finanziaria attraverso gli scritti di Mario Alberti,* Bari, Editrice Tipografica, 1936, pp. 308-11.

264. [28] Mario Alberti afferma che fu l'Italia a risentire l'impatto più alto dei rincari e delle tasse tra i paesi maggiori dell'Intesa, e lo indica nel 38, 10% del reddito, contro 29, 20 della Francia, 27, 30 della Gran Bretagna e 13, 30 degli Stati Uniti. [29] Così l'erosione monetaria provocò "l'imposta surrettizia del rincaro della vita", dal momento che il potere d'acquisto negli anni di guerra si ridusse mediamente ad un terzo del suo valore iniziale e continuò a diminuire nei tre anni successivi all'armistizio, tanto che, paragonando la lira del 1914 con quella del 1921, la misura della riduzione del valore reale superò i quattro quinti: la crescente sproporzione tra mezzi di pagamento e risorse appare in piena evidenza considerando l'enorme aumento della circolazione monetaria che, ancora limitata a 2, 7 miliardi nel luglio 1914, sfiorò i 13, 9 miliardi nel 1918 e giunse a 18, 6 miliardi nel 1919. [30] Ed è evidente che, in presenza di un reddito *pro capite* diminuito durante gli anni della guerra, [31] il popolo italiano fu chiamato ad un sacrificio serio. Il forte squilibrio tra importazioni ed esportazioni determinò inevitabilmente una consistente partita debitoria, sebbene venisse compiuto ogni sforzo per contenerla nei settori non vitali per la guerra, comprimendo le spese civili del bilancio al disotto dell'8% nel 1917 e nel 1918. [32]

In un paese che aveva fatto dell'inflazione un cavallo di battaglia, anche le tradizionali sicurezze della borghesia benestante furono travolte. Riccardo Bachi lo rilevò con chiarezza, alla fine della guerra: "molti rivolgimenti economici... hanno significato il trapasso più o meno brusco di ricchezza dai *rentiers* agli speculatori, hanno significato, se vuolsi, la spoliazione dei primi a favore dei secondi". [33]

---

[28] Al consumo delle famiglie di operai e impiegati, perché l'indice dei prezzi all'ingrosso scattò da 96 del 1914 a 450 del 1918. Cfr *Sommario di statistiche storiche dell'Italia 1861-1975*, Roma, Istat, 1976, p. 125.

[29] De Secly, *cit.*, p. 308.

[30] Tremelloni, *cit.*, pp. 294-95.

[31] Il reddito nazionale netto per abitante fu di 2.453 lire nel 1914, 2.454 nel 1915, 2.484 nel 1916, 2.411 nel 1917, 2.384 nel 1918 e 2.401 nel 1919, *Sommario di statistiche storiche*, cit., p.181.

[32] Il saldo passivo del commercio estero nei periodi 1914-1916 e 1917-1918 fu, rispettivamente, di 9, 9 e 21, 9 miliardi, *Ricerche per la storia della Banca d'Italia*, vol. VI, *La bilancia dei pagamenti italiana 1914-1931, i provvedimenti sui cambi in Italia 1919-1936, istituzioni e società in Iitalia 1935-1948, la Banca d'Inghilterra 1694-1913*, Roma-Bari, Laterza, 1995, p. 19. Cfr anche A. Alfonsi, *Il bilancio dello Stato*, in *Cento anni di economia italiana*, in "Mondo Economico", 31 dicembre 1950, n. 52-53, p. 49: Tremelloni, *cit.*, p. 296.

[33] Cfr R. Bachi, *Economia di guerra*, Roma, l'Universelle, 1918, pp. 3-33.

L'economia italiana, pressoché priva del terziario se si eccettua un modesto commercio estero annichilito e sconvolto dal conflitto, si fondava allora su una diffusa attività agricola e su una attività industriale non ancora abbastanza sviluppata, alla retroguardia in Europa. La prima, benché assorbisse la maggior parte della popolazione, non era sufficiente a coprire i consumi alimentari, tanto che già nei decenni prebellici era stato necessario ricorrere alle importazioni per completare il fabbisogno richiesto dalla domanda nazionale. Il marasma economico e sociale prodotto dalla guerra colpì in maniera pesante il mondo rurale, "coinvolgendo milioni di semplici in un dramma gigantesco". Su 5.750.000 combattenti, 2.600.000 erano contadini, arruolati quasi esclusivamente nella fanteria, che avrebbe subito il 95% delle perdite; nei campi furono impiegati vecchi, donne e bambini che compirono un vero miracolo riuscendo a evitare un crollo verticale della produzione agricola. Non poterono però mantenerla allo stesso livello dell'anteguerra; la diminuzione della non fu omogenea, né per aree né per prodotti: fu maggiore, in proporzione, per il grano, l'orzo e l'avena, minore per la segale e soprattutto per il riso, già affidato in massima parte a manodopera femminile. Le quote di produzione mancanti andarono ad ingrossare le importazioni e, quindi, il debito pubblico. Ma all'interno del paese ne furono danneggiati tanto i proprietari terrieri che i salariati, le cui retribuzioni reali diminuirono più di quelle degli altri lavoratori. Questo processo avrebbe favorito negli anni postbellici la nascita di una nuova società rurale, non aliena dall'assecondare le imprese del fascismo. [34]

Diverso è il discorso che riguarda l'industria. La politica obbligata della mobilitazione industriale venne accentuata dalla convinzione che fosse necessario ottenere le forniture militari "a qualunque prezzo, in qualunque modo, con qualunque mezzo", un approccio che apriva la via, ovviamente, a uno sfrido di risorse sciupate. [35] L'industria italiana trovò così nella guerra una congiuntura eccezionalmente favorevole; le Società per Azioni aumentarono di numero,;crebbe l'occupazione, che nel 1918 annoverava 814.000 addetti, di cui il 20% donne; i profitti delle società anonime, che erano del 4% circa, nel 1917 raddoppiarono, con valori cuspidali di settore molto alti: il 31% nell'industria automobilistica,

---

[34] Porisini, *cit.*, p. 42, *Il Novecento economico. ecc.*, cit., p.24.

[35] G. Gualerini, *Economia e politica industriale: il caso italiano*, I (*1891-1944*), Torino, Giappichelli, 1988, p. 21; per altri dati vedi anche P. Melograni, *Storia politica della Grande Guerra*, Milano, Mondadori Oscar, 1998, pp. 330-34.

il 17, 4% nella siderurgia, il 15% nella chimica e nella gomma. L'attività industriale indusse durante la guerra una sensibile modifica nella destinazione delle risorse per categorie di spese, meno per i combattenti e più per le armi. [36] L'aumento del prezzo del carbone a 100 lire per t a Genova e, peggio, il timore di non poterne più avere, potevano frenare lo sviluppo dell'industria, ma anche questo problema venne in linea di massima risolto nel calderone delle importazioni e nella formazione di prezzi finali crescenti. L'altro possibile limite, quello della manodopera in un paese in guerra, venne gestito con esenzioni che attizzarono l'odio verso gli operai-imboscati da parte dei contadini-combattenti, i quali favoleggiavano di salari enormi percepiti dai primi. Il Melograni ne parla ed enuncia vari argomenti per sostenere che la politica governativa perseguì coscientemente l'aumento della produzione e la tranquillità della manodopera; il terzo risultato – la frattura tra contadini fanti ed operai lontani dal fronte – venne raggiunto inconsapevolmente secondo l'Autore, il quale dichiara di non aver "trovato alcun documento atto a dimostrare che la classe politica italiana fosse in grado di concepire un disegno strategico così geniale". [37] In un modo o nell'altro, comunque, non c'è dubbio che la Grande Guerra segnò la grande occasione per il decollo dell'industria italiana., la quale trasse i massimi benefici dall'intervento dello stato nell'economia, accelerò i tempi delle sue trasformazioni strutturali, estese la gamma delle sue produzioni di beni strumentali.

La politica finanziaria di guerra dell'Italia non fu giudicata favorevolmente dagli economisti. Einaudi ne considerò contorto e "socialmente pericolosissimo" il cammino. Il timore di farne risentire a tutti il costo effettivo fece sì che tutte le classi sociali ne uscirono malcontente e convinte che spettasse loro dallo Stato più di quello che avevano. Tutti parlavano contro la "bardatura di guerra" che soffocava l'economia, ma appena qualcuno si muoveva per toccarla, l'insurrezione degli industriali, degli operai e dei burocrati bloccava ogni tentativo di modificarla. Col risultato che "il prevalere dei sentimenti di dipendenza dei ceti sociali dallo stato accrebbe la instabilità di questo". [38]

---

[36] Cfr R. Romeo, *Breve storia della grande industria in Italia*, Bologna, Cappelli, 1963; A. Caracciolo, *Aspetti particolari dell'industrializzazione per la crescita e la trasformazione della grande industria durante la guerra mondiale,* in *Lo sviluppo economico in Italia*, cit.,, III, pp. 187-240; Porisini, *cit.*, pp. 34-155; *Il Novecento economico, ecc.*, cit., p. 37.

[37] Melograni, *cit.*, p. 332.

[38] L. Einaudi, *Le condizioni economiche e gli effetti sociali della guerra*, Bari, Laterza, 1933, p. 99.

Il finanziamento della guerra dovette affrontare la copertura di una dimensione delle spese statali originate dal conflitto che nessuno aveva immaginato. Lo sforzo venne affrontato per quasi due terzi con prestiti, che diedero origine in complesso ad un debito estero di 20, 6 miliardi di lire-oro del 1913 e ad uno interno di 35: la loro consistenza complessiva equivalse a quella di due anni del reddito nazionale prebellico. Invano si sperò che il debito estero sarebbe stato condonato o compensato dalla spoliazione dei vinti, per cui non rimase che dislocare nel tempo, coinvolgendo anche le generazioni seguenti, il pagamento dei debiti originati da spese pubbliche fuori dimensione per un paese come l'Italia. Esse corrisposero "a tre anni del reddito nazionale (livello antebellico), per sei decimi pagate durante il conflitto e per quattro decimi successivamente. Oltre al danno emergente – in spesa diretta sopportata e in logorio di cespiti patrimoniali – vi fu lucro cessante dovuto all'interruzione per 5-6 anni del normale saggio di sviluppo". [39] Sarebbero occorsi molti anni per riavvicinare il livello di vita italiano a quello degli altri maggiori Paesi europei.

[39] Tremelloni, *cit.*, pp. 296-98.

Il 1859 nel carteggio Antonelli-Sacconi

Prof. Mariano Gabriele

Un particolare punto di vista sulla Seconda Guerra dell'Indipendenza italiana e su alcune sue conseguenze emerge dal carteggio Antonelli-Sacconi, che si trova nella *Miscellanea di Carte Politiche Riservate*, conservata presso l'Archivio di Stato di Roma[1].

Monsignor Carlo Sacconi riceve la nomina di Nunzio Apostolico in Francia il 28 settembre 1853 e tiene questo incarico per 8 anni, gli ultimi dei quali in una situazione di particolare tensione, a causa degli avvenimenti che precedettero, accompagnarono e seguirono la guerra del 1859. Sacconi era un personaggio duro e intransigente, cui perfino l'ambasciatore austriaco a Roma, Alessandro Bach, ebbe ad attribuire, nell'agosto 1861, una parte della responsabilità del peggioramento delle relazioni tra Parigi e Roma. Incapace di comprendere le ragioni degli altri - i sostenitori di tesi avverse o scomode alla Santa Sede sono per lui "insipienti", o addirittura "satanici" - Sacconi rifugge da compromessi, ma i suoi argomenti, nella sostanza e nella maniera di porgerli, sono quelli di un mondo che non esiste più, il mondo del principe di Metternich.

Il cardinale Giacomo Antonelli, Segretario di Stato di Gregorio XVI e di Pio IX, ha invece una visione chiara del suo tempo ed è provvisto di un intelligente senso politico, dal quale deriva il suo pessimismo sulla sorte che attende lo Stato Pontificio in una congiuntura storica dominata dal movimento unitario italiano e dalla politica di Cavour. L'Antonelli non si fa illusioni, e ciò ne alimenta la convinzione che non si possa garantire la sopravvivenza dello Stato attraverso la contrattazione di riforme e di sempre nuove concessioni. Piuttosto che indietreggiare passo passo in modo costante e miserabile, pensava che fosse meglio "scomparire quali siamo, con tutti i grandi ideali e con tutte le forme della nostra passata grandezza". Quanto alla speranza di ottenere risultati positivi dalle parole, più o meno ambigue, più o meno criptiche, ma sempre inaffidabili, dei potenti di turno, non ci conta proprio. La sua intransigenza si fonda sulla sfiducia che lo spirito realistico gli ispira,

1 Vedi Il Carteggio Antonelli-Sacconi (1858-1860), a cura di M. Gabriele, Roma, Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano, Serie II: Fonti, vol. XLI (2 tomi).

benché non trascuri alcuna speranza od occasione di agganciare appoggi esterni in favore degli interessi del potere temporale, indipendentemente da ogni valutazione personale sulle possibilità di successo. Si può aggiungere che sul piano dei rapporti umani L'Antonelli è capace di calamitare simpatie umane che travalicano la protocollare cortesia diplomatica, cosa che ben più difficilmente riesce al suo corrispondente da Parigi.

Se si tiene conto degli interessi che ha il compito di difendere e degli argomenti di cui dispone per farlo, si deve riconoscere che la posizione del Sacconi nella capitale francese è oggettivamente difficile. Lo Stato Pontificio denuncia infatti una crescente debolezza sul piano internazionale: non solo per la propaganda mazziniana e per alcuni episodi clamorosi che lo hanno mostrato sotto la luce peggiore - basti citare il notissimo caso Mortara - ma proprio per l'immagine particolarmente negativa, antistorica, che mostra lo Stato della Chiesa, fermissimo nel rifiutare ogni riforma in senso liberale, contro i suggerimenti di gran parte d'Europa. Questa - scrive il Segretario di Stato -pare animata da"soverchio amore pei popoli dello Stato Pontificio"[2]. Simile atteggiamento suscita naturalmente non poche diffidenze in Francia, dove il principe Girolamo Napoleone, dopo lo scontro di Montebello, si lamenterà del Sacconi con l'Arcivescovo di Parigi, dicendogli che "*Le Nonce est bien Autrichien*" [33].

Il 3 febbraio 1859 viene pubblicato l'opuscolo "*Napoléon III et l'Italie*" del consigliere di Stato La Guerronière, ma chiaramente ispirato dall'Imperatore. Lo scritto contribuisce ad aumentare i pericoli di guerra poiché sostiene che Vienna, invece di prepararsi a difendere con le armi il Lombardo-Veneto, dovrebbe intavolare trattative per cederlo pacificamente; anche il Pontefice e gli altri sovrani italiani sono chiamati in causa, poiché dovrebberoo, secondo l'estensore dell'opuscolo, adoperarsi per facilitare il buon esito dell'operazione. Lo stato dei domini del Papa, poi, viene definito "anormale", e l'aggettivo non allude tanto alla presenza contemporanea sul suo territorio di truppe francesi ed austriache, quanto piuttosto ai segni di irrequietezza interna che arrivano fino a Parigi soprattutto dalle Marche e dalle Romagne [4].

Antonelli si muove subito perché, nell'evenienza di una guerra tra loro,

2 Antonelli a Sacconi, Roma, 3 ottobre 1858, doc. 3.

3 Secondo il principe, l'inviato pontificio aveva quasi messo in dubbio la sconfitta degli austriaci a Montebello, facendo intravedere di avere simpatia per loro. Sacconi ad Antonelli, Parigi, 4 giugno 1859, doc. 90.

4 Sacconi ad Antonelli, Parigi, 12 febbraio 1859, doc. 17 e allegati.

francesi e austriaci lascino i territori dello Stato Pontificio in cui sono acquartierati, al fine di evitare il rischio di scontri armati entro i confini; tuttavia, non fidandosi di riuscire a resistere con le proprie forze armate, si preoccupa di arruolare sotto le bandiere del Papa militari stranieri, soprattutto svizzeri. Fallisce, intanto, il tentativo anglo prussiano di mediazione tra Parigi e Vienna affidato a lord Cowley e ormai l'ultima speranza che il Nunzio accarezza per evitare il conflitto - visto che, a detta del suo collega diplomatico sardo, "la bomba è stata caricata" - è che Torino ascolti i consigli di moderazione che gli arrivano da Parigi. "Mi si assicura, che se contra tali consigli il Governo piemontese ricorresse all'estremo partito d'attaccare gli Austriaci colla speranza di decidere questo sovrano a prendere le armi, in questo momento vi sono qui disposizioni di lasciarlo a se stesso, ed abbandonarlo al proprio destino"[5]. Al posto della mediazione anglo-prussiana, francesi e russi propongono un Congresso sulla questione italiana, che si dovrà occupare degli Stati minori e, certamente, delle riforme nello Stato della Chiesa. Ma a questo proposito vi sono -scriverà amaramente l'Antonelli -"nemici dichiarati della religione e della Santa Sede che avversandoci per principio porrebbero in dispregio qualunque schiarimento a nostra difesa"[6]. C'è del vero, e Sacconi, facendo probabilmente forza a sé stesso, suggerisce il 29 marzo di promulgare le riforme, promesse da 10 anni ma non ancora attuate, nel momento in cui le truppe francesi ed austriache lasceranno lo Stato Pontificio[7], ma il Segretario di Stato non raccoglie[8]. Fallisce intanto anche l'idea del Congresso, perché Torino vuole prendervi parte e impersonarvi il pubblico accusatore, mentre Vienna non lo vuole e ne pretende anzi il disarmo preventivo.

Ma Cavour è abile, non imprudente. Riuscirà a far sparare all'Austria il primo colpo con l'*ultimatum* del 23 aprile, respinto da Torino mentre i francesi già sbarcano sui moli di Genova. E' la guerra; il 26 Roma si dichiara neutrale, costretta per mantenere l'ordine ad aggrapparsi alle truppe straniere che voleva mandar via; ciò malgrado qua e là non mancano segni di irrequietezza che fanno prevedere giorni difficili. Il 27 a Firenze, capitale del confinante Granducato di Toscana, ha luogo una grandiosa manifestazione popolare per chiedere l'alleanza con la Sardegna; Leopoldo II di Lorena, l'ultimo Granduca, parte per l'Austria, mentre un governo provvisorio istituito sul

5 Sacconi ad Antonelli, Parigi, 19 marzo 1859, doc. 35.

6 Antonelli a Sacconi, Roma, 26 marzo 1859, doc. 41

7 Sacconi ad Antonelli, Parigi, 29 marzo 1859, doc. 44.

8 Antonelli a Sacconi, Roma, 8 aprile 1859, doc. 52.

tamburo proclama l'annessione alla Sardegna. E la Toscana si trova al confine meridionale della irrequieta Romagna, dove già si sono verificati disordini prima ancora che si sapesse dello stato di guerra. Il 3 maggio si solleva Parma, aggravando l'inquietudine dell'Emilia pontificia, nella quale da un momento all'altro può propagarsi la fiamma dell'insurrezione, anche se a Parma seguirà un tentativo di restaurazione che durerà ben poco. In maggio un corpo francese, agli ordini del principe Girolamo Napoleone, sbarca in Toscana, ma non certo per soffocarvi la rivoluzione trionfante; né vi è da farsene meraviglia, poiché il principe è ostile a Roma: il Sacconi ha saputo che il principe, incontrando il 2 maggio "un ragguardevole signore inglese appartenente al partito Whig", gli ha detto: "Desideriamo… lasciare al papa la città di Roma con un piccolo territorio circostante (*un petit entourage*), un giardino che si estenda presso a poco da Albano a Tivoli. Il resto sarà secolarizzato e reso all'indipendenza. Abbiamo motivo di credere che ciò non potrebbe diventare una causa di rottura col Papato, poiché aperture di questo genere ci sono state fatte da molti zelanti cattolici"[9]. Sono solo parole, certo, forse parole in libertà, ma non possono far piacere alla Santa Sede, la quale invece, davanti ad una guerra inevitabile ben gradisce il sesto punto del proclama al popolo francese emesso il 3 maggio dall'Imperatore: "Noi non andiamo in Italia per fomentare il disordine né intaccare il potere del Santo Padre, che abbiamo rimesso sul suo trono, ma per sottrarlo a questa pressione straniera che s'appesantisce su tutta la Penisola, contribuire a fondarvi l'ordine su interessi legittimi soddisfatti"[10]. Questo documento sarà fonte di pertinaci illusioni e di amare disillusioni. La guerra va male per gli austriaci: Montebello, Varese, San Fermo, Palestro. Il 4 giugno c'è Magenta, l'8 i franco-sardi entrano a Milano. Subito, il 9, la duchessa di Parma deve lasciare per sempre i suoi domini, l'11 anche il duca di Modena è cacciato. A questo punto le Romagne si trovano tra due fuochi: a meridione la Toscana, a settentrione gli ex Ducati. "La demoralizzazione che produce nel popolo delle Romagne la presenza di truppe toscane e piemontesi ai confini di Bologna è più facile immaginarla che descriverla. Credono i malintenzionati di avere in esse un appoggio, e quindi le loro mene sono più ardite e sfacciate", e lo si vede, specie a Faenza e a Roma, dove il 6 sera, in piazza Colonna, si arriva a gridare, con orrore dell'Antonelli, "Abbasso il nostro Governo"[11].

9 Sacconi ad Antonelli, Parigi, 14 maggio 1859, doc. 82.

10 Sacconi ad Antonelli, Parigi, 3 maggio 1859, doc. 74, allegato.

11 Antonelli a Sacconi, Roma, 9 giugno 1859, doc. 91.

Il 10 giugno cade a Londra il gabinetto conservatore di lord Derby, cui succede il governo liberale di Palmerston, che promette di rovesciare a favore dei novatori la politica italiana dell'Inghilterra. La nuova situazione militare, inoltre, pone un problema inquietante: Torino è disposta a rispettare la neutralità delle truppe austriache nei territori pontifici? In proposito, Cavour è stato ambiguo, usando una formula vaga: "il Governo sardo desidera e si augura di poter aderire" a quanto richiesto da Roma, però ha fatto cenno di non chiare garanzie, condizioni e riserve[12].

Così il 12 giugno le truppe austriache del generale Habermann lasciano Bologna, che immediatamente insorge[13], seguita, mano a mano che gli austriaci partono, dalle province romagnole: l'ultima sarà Rimini, abbandonata dagli austriaci il 22. Dinanzi al fermento popolare anche le truppe pontificie partono e il 15 Leonetto Cipriani, che già da una settimana ha dichiarato decaduto il governo della Santa Sede, è a capo di un governo provvisorio, e, come Farini negli ex Ducati e Boncompagni a Firenze, invoca l'annessione al Regno sardo e la partecipazione alla guerra. Tutte le province italiane dal Metauro al Po sono una polveriera in fiamme. In realtà, la nuova situazione ha preso la mano a tutti. Parigi, ormai scavalcata dalla rivoluzione italiana, alle prime rimostranze pontificie risponde con promesse che non potrà mantenere circa la restaurazione del governo della Santa Sede, ma si tratta di promesse gettate avanti per prender tempo e tener buono il Nunzio finché non giungano istruzioni più chiare dal solo che può darle, l'Imperatore. Anche il Sacconi se ne rende conto: "questo Governo… realmente non conosce bene le intenzioni dell'Imperatore sugli eventi delle Romagne"[14]. Non sa - e quindi potrà comunicarlo all'Antonelli soltanto quindici mesi dopo, in mezzo ad un'altra catastrofe per lo Stato Pontificio - "che quando il signor Leonetto Cipriani dovea rendersi a prendere il governo delle Romagne, volle qui vedere l'Imperatore e chiedergli cosa doveva esprimere di particolare sul suo proclama Sua Maestà gli rispose: dite che il governo dei preti è finito per sempre"[15]. Ma nel mese di giugno il Nunzio crede ancora di avere dalla sua importanti, e forse decisive,

12 Ibidem.

13 Antonelli a Sacconi, Roma, 14 giugno 1859, doc. 93.

14 Sacconi ad Antonelli, Parigi, 17 giugno 1859, doc. 95.

15 Sacconi ad Antonelli, Parigi, 16 settembre 1860, doc. 433. Con amarezza il Segretario di Stato commenterà: "Le parole dell'Imperatore a Leonetto Cipriani mi strinsero il cuore; ed il quadro che ella mi fa di Sua Maestà non può essere dipinto con colori più veri". Antonelli a Sacconi, Roma, 22 settembre 1860, doc, 438.

capacità di pressione morale su Parigi: cerca quindi di non dar respiro ai rappresentanti del governo francese, inclini a temporeggiare, e si attesta su posizioni intransigenti, basate sulle promesse contenute nel famoso proclama del 3 maggio. E mentre chiede a Roma di compiere passi decisi, incomincia a muovere i vescovi dei giornali cattolici con i quali è introdotto, nel tentativo di sollevare l'opinione pubblica in Francia e costringere Napoleone a mantenere le sue promesse.

Da Milano conquistata, Napoleone III rivolge un proclama agli italiani, invitandoli ad armarsi ed a correre sotto le bandiere di Vittorio Emanuele. Questa indicazione viene sfruttata immediatamente dalla rivoluzione, trascinando l'Imperatore dei francesi al di là - anzi, in contraddizione - degli impegni che ha assunto o che i suoi interlocutori pontifici credono che abbia assunto. Il Sacconi se ne lamenta col ministro degli Esteri Walewski, argomentando che "temporeggiando si dava luogo alla rivoluzione d'estendersi, e si rendeva sempre più malagevole il comprimerla: che rimanendo nell'inazione, sorgerebbe nel pubblico la sfavorevole idea che li fatti sono in opposizione alle promesse, e che avendo una parte dei sudditi pontificj corrisposto agli eccitamenti dati dall'Imperatore, nel proclama fatto in Milano agl'italiani, e che forse aveva intenzione di restringere ai lombardo-veneti, egli non vuole disapprovarla, e contenerla nell'osservanza dei proprj doveri". Walewski chiede al Nunzio se crede che truppe francesi dovrebbero essere inviate a Bologna per ristabilirvi l'ordine e che i sudditi pontifici non debbano essere ammessi nell'Esercito sardo; ma su questi argomenti il diplomatico pontificio non ha istruzioni, né Roma ha formulato richieste esplicite. Diventa inevitabile che il colloquio finisca come scrive il rappresentante del Papa: "Mi sono separato dal sig. conte col ricevere soltanto belle personali parole, ma niuna positiva rassicurante risposta"[16].

Il 18 giugno l'Imperatrice reggente e il ministro degli Esteri Walewski ricevono il Sacconi e cercano, con grande cortesia, di confortarlo promettendo pressioni su Napoleone - la sincerità degli "affettuosi sentimenti" dell'Imperatrice per il Papa non è in dubbio - affinchè rassicuri il Santo Padre e contrasti la rivoluzione; gli dicono anche che Vittorio Emanuele sembrerebbe deciso a respingere le offerte degli insorti, atteggiamento che, se autentico e non puramente formale, potrebbe essere risolutivo[17]. Se però -osserva non a torto il Nunzio al Segretario di Stato - ciò dipendesse dal timore "di qualche

16 Sacconi ad Antonelli, Parigi, 14 giugno 1859, doc. 92.

17 Sacconi ad Antonelli, Parigi, 19 giugno 1859, doc. 97.

atto vigoroso della Santa Sede", conviene farlo subito per non trovarsi in seguito a sopportare sacrifici ancora maggiori da un consesso internazionale dominato da potenze ostili. E quando il Re di Sardegna non accetta l'offerta del governo provvisorio delle Romagne, Sacconi dice che non basta e ribadisce le sue precedenti opinioni: "Mi viene però supposto, che dopo il rifiuto del Re di Sardegna non si voglia far altro, e che si ritiene essere la S. Sede contenta d'un tal atto; il quale diverrebbe effimero, ed illusorio, se il Governo rivoluzionario stabilitosi in Bologna si facesse esistere, e se gli alleati n'accettassero le truppe e li servizj. Per me è necessario, che si faccia sciogliere tale Governo, e, se si trovasse qualche resistenza poco presumibile, e non si credesse nell'attuale stato di guerra di poter mandare qualche truppe per vincerla, che l'Imperatore allo meno parli, disapprovi l'accaduto e confermi le promesse. Io parlo, ed insisto in tal senso. Non venendo realmente ricusato ogni concorso dei rivoluzionarj, ed ogni comunanza coi medesimi, né fatte tali cose, sarebbe chiaro che l'Imperatore non vorrebbe mantener le promesse, o già sopraffatto dalla rivoluzione non potrebbe farlo. Molto meno poi potrebbe sperarsi ch'egli più tardi ottenesse la realizzazione delle medesime in un congresso a noi evidentemente ostile. Potremmo perciò attenderci, a veder sanzionato il fatto della rivoluzione, ed a cose anche peggiori"[18].

Nel medesimo giorno 18 l'Antonelli dirama al Corpo diplomatico accreditato in Roma una circolare, nella quale attribuisce la sollevazione di Bologna a "un *club* rivoluzionario", nonché ad "intelligenze ed eccitamenti provenienti anche dall'estero" dopo la ribellione della Toscana; a ciò sono dovuti gli "atti di fellonia" che hanno avuto per teatro anche Ravenna e Perugia. Viene di conseguenza annunciato che nessun atto dei governi illegittimi che si sono stabiliti sul suolo pontificio sarà riconosciuto da Roma[19]. Al fine di dare maggiore consistenza a questa presa di posizione, il governo del Papa muove anche le truppe che ha, le quali riescono a rioccupare le provincie delle Marche già insorte (Fano, Senigallia, Urbino) e la città di Perugia; qui però i nuovi arrivati si comportano in modo da tirarsi addosso l'accusa di terrorismo: avvengono fatti gravi che costringeranno il Nunzio Apostolico a una difficile difensiva in Francia, dove secondo lui la stampa descrive "coi più neri colori, e calunniosamente, la condotta delle truppe svizzere a Perugia"[20]. Ma questa campagna non arriva nel momento giusto per la Santa Sede, visto

18 Sacconi ad Antonelli, Parigi, 21 giugno 1859, doc. 98.

19 Antonelli a Sacconi, Roma, 21 giugno 1859, doc. 99, allegato.

20 Sacconi ad Antonelli, Parigi, 2 luglio 1859, doc. 108.

che nell'allocuzione concistoriale del 20 giugno il Papa Pio IX si appellerà proprio a Napoleone, mostrando di confidare nella presenza delle truppe francesi per recuperare i territori perduti[21].

Ben altri avvenimenti incalzano. Il 14 giugno la Prussia si mobilita, e questo significa a breve che 400.000 uomini saranno schierati al Reno, senza che una presa di posizione russa alla frontiera della Galizia, sia pure offensiva, li possa controbilanciare seriamente. Ma Berlino vuole davvero spingere fino alla guerra il suo sostegno a Vienna? Davvero la frontiera prussiana, come va proclamando la propaganda austriaca, si trova adesso sul Ticino? Dalla Germania settentrionale l'indirizzo piccolo-tedesco reclama a gran voce una politica indipendente, né l'Austria accetta di condividere con la Prussia la direzione della Confederazione germanica. Così il giorno di Solferino e San Martino, 24 giugno, Berlino si limiterà a proporre a Londra la mediazione delle potenze europee per arrestare la Guerra. Napoleone e Francesco Giuseppe non ne sono dispiaciuti: ciascuno dei due ha le proprie motivazioni e le proprie riserve mentali. "Il problema per la mediazione europea - ha scritto Franco Valsecchi - è di stabilire le condizioni di un accordo. La Prussia appoggia la tesi austriaca, la Russia quella francese; Palmerston insiste per una soluzione italiana del conflitto"[22]. Per lo Stato Pontificio sarà questa la via d'uscita più esiziale dal conflitto in corso. A Villafranca, l'11 luglio, si era convenuto che la Lombardia, meno Mantova e la fortezza di Borgoforte, sarebbe andata al Re di Sardegna tramite Napoleone; che nei Ducati, Legazioni e Toscana sarebbero stati restaurati i vecchi governanti e che sarebbe stata creata una Confederazione italiana, nella quale sarebbe entrato anche il Veneto austriaco e la cui presidenza sarebbe stata offerta al Papa; a questi, peraltro, venivano ricordate le riforme mai fatte.

Dette cosi, le conseguenze della guerra possono apparire rispondenti ai desideri di Roma. Ma la soddisfazione pontificia per il recupero delle quattro Legazioni dura molto poco. Ci si deve rendere conto rapidamente che i rivoluzionari sono armati e risoluti, sono inquadrati da ufficiali piemontesi, il cui Esercito è passato da 5 a 14 divisioni, e non intendono minimamente farsi da parte. Contro di loro e i loro protettori esterni solo una operazione militare vittoriosa, ma impegnativa e di non piccole proporzioni, potrebbe riportare

21 Antonelli a Sacconi, Roma, 25 giugno 1859, doc. 102, allegato B.

22 Cfr F. Valsecchi, L'unificazione italiana e la politica europea (1849-1859), in "Nuove Questioni di storia del Risorgimento e dell'Unità d'Italia", Milano, Marzorati, 1961, vol. II, p. 760.

indietro le lancette sull'orologio della storia. Si comprende subito che le forze armate pontificie non sono assolutamente in grado di riconquistare le Romagne, né si trovano altri disposti a farlo per loro: l'Austria ha perduto la guerra e non è in grado di imporre una soluzione militare, Napoleone ciurla nel manico perché deve giustificare la guerra - e le conseguenti perdite - dinanzi all'opinione pubblica francese: gli è necessario ottenere da Torino almeno la Savoia. Le altre grandi potenze neutrali - Russia, Inghilterra, Prussia - non hanno simpatie particolari per Roma ed è impossibile immaginare che rischino un solo soldato in un conflitto nuovo per riconquistare delle province in Italia nell'interesse del potere temporale della Chiesa cattolica. Chi, dunque, restituirà le Romagne al Papa?

Il 12 luglio Antonelli dirama al Corpo diplomatico una circolare nella quale si lamenta della "condotta che tiene il Gabinetto sardo verso la S. Sede, condotta che addimostra chiaramente volersi ad essa usurpare una parte rilevante del suo temporale dominio", racconta la successione dei fatti, ed esprime "sorpresa nel vedere che si operano tali enormezze dal Governo di un sovrano cattolico a malgrado che questi abbia accolto i consigli del suo augusto alleato di non accettare la offertagli dittatura": recriminazioni e proteste concludono nella speranza - anzi ci si spinge fino alla fiducia - che le potenze europee "nella giustizia che le distingue vorranno darle appoggio, né permetteranno che progredisca una così aperta violazione del diritto

delle genti e della sovranità del S. Padre, che anzi non esiteranno a cooperare a rivendicarlo, al qual effetto s'invoca la loro assistenza e protezione"[23]. Manon si muove nessuno capace di dare soddisfazione a Roma, meno che mai la Francia di Napoleone III, cui inutilmente lo stesso Papa Pio IX ha scritto fin dal 4 luglio, invitandolo a fare la sua parte "in questa storia lacrimevole"[24].

In Toscana e nell'Emilia settentrionale gli uomini della rivoluzione italiana si attengono alla famosa enunciazione di Bettino Ricasoli: "marciare avanti, andare così lontano che non sia più possibile tornare indietro". Sarà così, e non solo saranno travolte le speranze pontificie di riavere le Romagne, ma anche i programmi italiani di Napoleone III. A Roma si cercherà soltanto di indorare la pillola, ma nella sostanza si tratterà soltanto di erba trastulla.

Curiosamente, il Sacconi si illude ancora quando il generale Luigi Mezzacapo, comandante della divisione dei volontari romagnoli e marchigiani, dichiara di volersi opporre alla "restaurazione violenta", sperando che sia

23 Antonelli al Corpo diplomatico, Vaticano, 12 luglio 1859, doc. 120, allegato B.

24 Pio IX a Napoleone III, Roma, 4 luglio 1859, ibidem, allegato A.

disposto invece ad accettare quella "tranquilla, spontanea"[25]. Ma l'Antonelli ha capito, il 14 agosto scrive al Nunzio di avvertire "tristi presagi a nostro conto, imperocché sia pel modo con cui intendesi che ritornino all'ordine le provincie sollevatesi… sia pel linguaggio che s'usa nei pubblici giornali… viene meno ogni giorno di più la speranza che nudrivasi di valido e sincero appoggio"[26]. E infatti il 7 settembre 1859 la deputazione delle Romagne dichiara l'annessione al Regno di Sardegna, dimostrando che la rivoluzione cammina e si afferma al di là di tutto, indifferente a che si qualifichi la pronuncia "atto sacrilego e ribelle".[27]

Il resto, tutto il resto che seguirà, sarà una inutile battaglia di retroguardia. Il 10 settembre il Segretario di Stato comunica che "il S. Padre non è alieno in genere dal condiscendere a tutte quelle riforme che non siano per ledere la sua libertà e indipendenza", però prima rivorrebbe le Romagne. Intanto però in Toscana e in Emilia le forze armate si "piemontesizzano". Mentre è sempre più palese che nessuno Stato conservatore ancora favorevole al Papa - Napoli, Spagna, Portogallo - è in grado di aiutarlo con le armi forzando la volontà dei vincitori della guerra; l'Austria, come sappiamo, è fuori gioco. Sacconi scatena il clero cattolico e la stampa cattolica in Francia per premere sul governo, ma non serve a niente: la sua intransigenza lo porterà a criticare il cardinale di Parigi che non vuole irritare l'Imperatore, ma alla fine dovrà ammettere suo malgrado che il *memorandum* del governo provvisorio romagnolo "fa una certa impressione" nella capitale francese[28]. E' inutile seguire passo passo i successivi contorcimenti, le proteste, le discussioni, le liti, che non approdano a nulla. La pace di Zurigo (10 novembre), per lo Stato Pontificio richiama soltanto le riforme, all'art. 20, non della restituzione al Papa dei territori perduti. Né la campagna clericale ottiene risultati in Francia, salvo dare fastidio all'Imperatore che l'11 gennaio 1860, incontrando il Nunzio ad un ricevimento, gli chiede se per caso il Pontefice vuol fargli la guerra [29]. Mentre il tempo passa e le situazioni di fatto si consolidano, da parte francese si cerca, al massimo, di essere sempre un po' cortesi verso Roma. E l'11-12 marzo 1860 il plebiscito sancirà definitivamente l'annessione delle Romagne.

25 Sacconi ad Antonelli, Parigi, 13 agosto 1859, doc. 135.

26 Antonelli a Sacconi, Roma, 14 agosto 1859, doc. 136.

27 Antonelli a Sacconi, Roma, 27 settembre 1859, doc. 155.

28 Sacconi ad Antonelli, Parigi, 11 ottobre 1859, doc. 164.

Il Trattato di Torino (24 marzo 1860) le implicazioni militari

Prof. Mariano GABRIELE *

Tutto incomincia col segreto e un po' misterioso incontro di Plombières tra Napoleone III e Cavour del 20 e 21 luglio 1858. L'imperatore francese, per temperamento e per convenienza, preferirebbe un'intesa generica il più possibile, ma non Cavour, che invece vuol mettere in chiaro al più presto, nero su bianco, ogni punto importante per lui. E infatti ad ottobre ha già elaborato il suo primo progetto di trattato con la Francia, in 15 articoli, su cui vale la pena fermarsi un momento. L'alleanza, offensiva e difensiva, sarà diretta a far trionfare il principio di nazionalità e indipendenza in Italia, così come afferma l'art. 5: "La guerra ha per scopo la completa liberazione dell'Italia dal giogo straniero, le Alte Parti Contraenti si impegnano a proseguirla fino a che questo scopo sia stato raggiunto"; il 6 stabilisce che non si accoglierà alcuna apertura né si avvieranno trattative "senza avere prima deliberato in comune"; l'8 che reclute e volontari delle province occupate "saranno incorporati nell'esercito sardo". [1] L'intesa si basa sui tre punti del famoso messaggio di Nigra a Cavour: "*mariage, guerre à l'Autriche, Royaume de Haute Italie*"; [2] il matrimonio tra il principe

Accordi di Plombières (1858)

* **Prof. Mariano Gabriele**. Già docente di Storia contemporanea e politica navale nell'Università "La Sapienza" di Roma, con analoghi incarichi anche a Napoli ed a Chieti. Co-presidente italiano della Commissione storica italo/tedesca, consulente per la storiografia dello Stato Maggiore della Marina. Presidente onorario della Società Italiana di Storia Militare, membro della Consulta Scientifica della CISM.

1 Cfr P.Casana, *Gli accordi di Plombières tra diplomazia e diritto*, in "Fra Marsine e merletti.Viaggio diplomatico a Plombières", Rivoli, Neos, 2010, pp.15-28.

2 F. Cognasso, *Cavour*, Milano, Dall'Oglio, 1974, p. 295.

Girolamo Napoleone (*plon plon*), cugino dell'Imperatore, e Maria Clotilde di Savoia, figlia di Vittorio Emanuele, rafforzerà l'unione degli alleati, che con la guerra toglieranno all'Austria la Lombardia, il Veneto e l'egemonia in Italia. Così il Regno di Sardegna diventerà Regno dell'Alta Italia, incorporando le regioni strappate all'Austria, più l'Emilia, a spese dei duchi di Parma e Modena e del Papa, i cui possessi sarebbero stati ristretti a Roma e al territorio intorno, mentre tutto il resto d'Italia sarebbe stato diviso in due Stati. Secondo gli auspici francesi più ottimisti, questi andranno a due principi napoleonidi: quello dell'Italia centrale a Girolamo Napoleone, e quello di Napoli, tolto ai Borboni, a Napoleone Carlo Luciano Murat, secondogenito di Gioacchino; ma una simile egemonia francese sulla penisola è talmente contraria agli interessi di Torino che un accordo del genere, anche se strappato per necessità, nascerà morto. [3] Quanto ai compensi da riconoscere alla Francia, l'art. 12 tenta di salvare Nizza in base al principio di nazionalità, e parla solo di cedere la Savoia, ad eccezione del forte di Esseillon, al Moncenisio, che dovrebbe rimanere ai sardi.

Le trattative modificheranno in senso più generico e meno favorevole a Torino l'intesa, compattata in 6 articoli e firmata a ridosso del matrimonio, ma retrodatata ufficialmente a dicembre 1858 per evitare che il trattato e lo sposalizio apparissero così evidentemente collegati.

Aprile 1859: il 23 arriva l'*ultimatum* austriaco, il 26 Torino lo respinge, mentre i francesi già sbarcano. E' la guerra, e subito, il 27, Firenze caccia Leopoldo II di Lorena, annunciando la propria annessione alla Sardegna; il 3 maggio, anche Parma si solleva e l'11 è la volta di Modena. L'insurrezione di Firenze è decisiva perché la rivoluzione italiana varca gli Appennini e si collega col Nord. Salta il vecchio assetto, ma saltano anche i progetti napoleonici per l'Italia: il 12 giugno gli austriaci lasciano Bologna e poi tutte le altre province delle Romagne, dove si instaura il governo provvisorio di Cipriani. Nei territori insorti ufficiali piemontesi addestrano e organizzano eserciti locali: tutti gli italiani che aspirano all'Unità, cominciando dal governo di Torino, hanno fatto proprio lo *slogan* famoso di Ricasoli: "marciare avanti, andare così lontano che non sia possibile tornare indietro". Con questo clima si arriva il 24 giugno all'ultima, sanguinosa battaglia della guerra e all'armistizio di Villafranca.

Il ritorno al potere del conte di Cavour, all'inizio del 1860, segna una

3 M. Battesti, *La Marine de Napoléon III*, Paris, Service Historique de la Marine, 1997, II, p. 798.

fase nuova. Le annessioni al Piemonte vanno avanti verso l'Italia centrale, e ne occhieggiano altre. Thouvenel, ministro degli Esteri francese, se ne rende conto, e anche monsignor Sacconi, Nunzio apostolico a Parigi. Francesco II di Borbone, infatti, tra l'autunno '59 e i primi mesi del '60 sposta buona parte della flotta in Adriatico, temendo che da Rimini Garibaldi piombi sulle coste abruzzesi o lo facciano truppe toscane. [4]

I due assi nella manica di Cavour. La principessa Clotilde di Savoia, il cui matrimonio col principe Girolamo Napoleone, il cugino radicale e massone dell'imperatore (detto in famiglia "Plon Plon"), fu combinato da Cavour nel quadro degli Accordi di Plombières (1858) che assicurarono l'appoggio francese all'indipendenza italiana contro l'Austria. Le irresistibili gambe della Contessa di Castiglione che conquistarono il cuore di Napoleone III.

Napoleone chiede i compensi promessi per la guerra, e oltre alla Savoia non transige per Nizza, circa la quale sappiamo che Cavour ha cercato di imbrogliare le carte nel suo primo progetto di accordo. Ma ora l'imperatore dei Francesi ha una necessità assoluta di ottenere quei compensi perché deve giustificare in Francia i costi umani della guerra; ha un preciso significato che il 1° marzo, a Parigi, i Corpi legislativi accolgano un po' freddamente la coppia imperiale, ma applaudano

4 Il 24 febbraio 1860 Thouvenel scrive al neo ministro di Francia a Torino, barone Talleyrand, di non illudersi che la questione italiana sia finita: continuerà, per il Sud e per Venezia. E il Sacconi, proprio il 24 marzo, avvertirà da Parigi il Segretario di Stato Antonelli che il Re di Sardegna cambierà il suo titolo in quello di Re dell'Italia settentrionale, ma con l'intenzione di perdere per la strada quel "settentrionale", e il 3 aprile scriverà: "Quando la Francia, e forse anche l'Inghilterra, favoriscono l'ingorda cupidigia d'ingrandimento del Piemonte, è da aspettarsi che questo colga il primo frutto della rivoluzione che con malvagità promosse, favorì e cerca di compiere nella penisola", *Carteggio Antonelli-Sacconi (1858-1860)*, Roma, Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano, 1962, II, n.320, 326. R. Moscati, *La fine del Regno di Napoli. Documenti borbonici del 1856-60*, Firenze, Le Monnier, 1960, *passim*.

"all'annessione della Savoia e del Nizzardo". [5]

Ed ecco il Trattato firmato a Torino il 24 marzo 1860, *dopo* i plebisciti e le annessioni della Toscana e dell'Emilia (11-18 marzo). L'intesa, superata durante le trattative l'intromissione della Svizzera che pretende diritti sullo Chablais e Faucigny, si articola in una premessa e 8 articoli: la premessa dice che Napoleone ha spiegato che "i cambiamenti sopraggiunti nei rapporti territoriali tra la Francia e la Sardegna, gli fanno desiderare la riunione della Savoia e del circondario di Nizza alla Francia" e che Vittorio Emanuele "si è mostrato disposto ad acconsentire", per cui (art: 1) Savoia e Nizza passano alla Francia, che se la vedrà con la Svizzera per i territori neutralizzati (art. 2); una commissione mista fisserà i confini, tenendo equamente conto "della configurazione dei monti e delle necessità della difesa" (art. 3); i soggetti sardi nati o domiciliati nella Savoia o nel circondario di Nizza avranno un anno per decidere di conservare la nazionalità e trasferire in tal caso il loro domicilio in Italia (art. 6). Al Trattato è allegato un Memorandum segreto che riguarda il mantenimento dell'ordine pubblico (sul momento resteranno i carabinieri ad assicurarlo dopo la partenza delle truppe sarde) e il transito delle truppe francesi di ritorno dall'Italia. [6]

Fin qui gli accordi, che significano la fine del Piemonte *d'antan* e la sua trasformazione: non più "guardiano delle Alpi, ma parte di un nuovo Stato nazione". [7] Naturalmente, i nostalgici del "vecchio Piemonte" si indignano, 23 deputati votano contro la cessione a Palazzo Carignano e se la prendono con Cavour, salutando alla fine la regione perduta che ha dato origine alla dinastia coi versi modesti del deputato Coppino: "Congiunti insieme con un sol core / Ci diè conforto la stessa speme / Gli stessi mali piangemmo insieme / Nel tempo bello, nel tempo rio / Sempre ci amammo: Savoia addio!" [8]

Il Trattato implica grosse conseguenze sul piano militare perché ad occidente del Regno la frontiera alpina verso la Francia arretrerà verso orien-

5 Sacconi ad Antonelli, Parigi, 4 marzo 1860, *Carteggio*, cit., n. 310.

6 *Nouveau Recueil Général de Traités, Conventions et autres transactions, ecc.*, (continuazione della raccolta di de Martens e Samwer, Gottinga, Dietrich), vol. XVI, parte I, pp. 539-41. Il *memorandum* segreto è in E. Amicucci, *Nizza e l'Italia*, Milano, Mondadori, 1939, p. 292. Vedi, per le trattative, J. Trésal, *L'Annexion de la Savoie à la France (1848-1860)*, Paris, Plon , 1913.

7 M. Montanari, *Politica e strategia in cento anni di guerre italiane*, Roma, USSSME (Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito), 1996, I, p. 435.

8 Cfr F. Cognasso, *Vita e cultura in Piemonte*, Torino, Centro Studi Piemontesi, 1969, p. 352.

Francobolli francesi del 1960 e 2010 per il Centenario e il Centocinquantesimo della riunione ("Rattachement" della Savoia e di Nizza alla Francia a seguito del Trattato di Torino del 24 marzo 1860)

te in maniera talmente considerevole da far nascere problemi nuovi per la difesa della pianura piemontese e della stessa capitale. E a questo, sebbene sia la questione principale, in qualche modo ci si era anche acconciati, tanto che nel 1853 il colonnello Giustiniani osservava che "benché la Savoia e Nizza siano unite dalla loro tradizione al sistema Piemonte, si è costretti a riconoscere che queste contrade ultramontane avrebbero difficoltà, specialmente la Savoia, ed identificarsi nel sistema italico". Napoleone I riteneva che un esercito proveniente dall'Italia, una volta superato il Var, si sarebbe trovato già in Francia, mentre per entrare in Italia da Nizza bisognava superare il colle di Tenda o forzare la via della costa e che una linea difensiva che corresse sulla via del displuvio – e in particolare per il Piccolo San Bernardo, il Moncenisio, il Monginevro,la Maddalena e l'Argentera - avrebbe favorito l'Italia. L'opinione maggioritaria, però, è stata sempre convinta del contrario, e cioè che il confine italiano, più ripido e breve, concavo verso occidente e percorso da valli, sia meno sicuro di quello francese. Di qui l'avvertita necessità di migliorare l'assetto della difesa ricorrendo a fortificazioni avanzate

nelle valli e prima del loro sbocco in pianura. La cessione di Nizza oltre che della Savoia, divenuta inevitabile, evidenzia il problema della difesa dell'ala meridionale del confine alpino. Il 21 marzo il maggior generale Giuseppe Ricci dello S.M. sardo, estensore del "Parere sopra la nuova frontiera verso la Francia dalle Alpi al mare", avverte che se "tutta la valle della Roja dovesse cedersi, in allora non sarebbe che con la preponderanza delle forze che si potrebbe impedire l'avanzarsi del nemico nella Riviera, e quindi potrebbe ritenersi aperta da questo lato l'entrata negli Stati", vale a dire al Piemonte e alla Riviera di Ponente. Come già a suo tempo ha notato Napoleone I, la linea difensiva della Roja presenta le migliori caratteristiche: a destra va dal monte Clapier fino all'Authion su posizioni solide che si prolungano al centro fra l'Authion e la Croce di Moriaga, mentre la sinistra può appoggiarsi al contrafforte che separa la Nervia dalla Roja, presentandosi anch'essa "molto forte salvo nella parte estrema verso il mare ove dovrebbe essere munita di opere di fortificazione campale. Però questa parte rimane coperta dal forte di Ventimiglia che il nemico dovrebbe espugnare prima di attaccarla seriamente onde impadronirsi della via del Littorale". *Ad abundantiam*, Giuseppe Ricci suggerisce di conservare, se possibile, altre due possibili linee difensive più avanzate ad ovest, di rilevanza minore. Per il resto della frontiera verso nord fino alla Svizzera, la sola possibilità che ha il governo di Torino, dovendo cedere la Savoia alla Francia, consiste nell'aggrapparsi allo spartiacque come alla linea irrinunciabile di difesa dello Stato, che l'art. 3 del Trattato del 24 marzo lo autorizza a sostenere.

Il nuovo confine infatti sarà fissato su queste basi. Cavour e Luigi Carlo Farini, i plenipotenziari del Regno di Sardegna che firmano l'accordo, tengono ben presenti le osservazioni dei militari, riuscendo a conservare sostanzialmente l'indispensabile linea del Roja nel settore meridionale, mentre per il resto ci si attesta lungo lo spartiacque. E', nel complesso, una buona frontiera, anche se l'arretramento territoriale non può essere indolore: la cessione della contea di Nizza renderà infatti impossibile conservare le due linee di difesa più occidentali indicate dal Ricci – peraltro assai meno importanti della terza – e nel settore del Moncenisio il forte dell'Esseillon, resterà fuori dai confini del Regno, contrariamente a quello che avrebbe voluto Cavour. Si può ricordare che nel 1872, ad unità d'Italia conseguita, il colonnello Agostino Ricci riconoscerà che il Trattato di Torino del 1860 non ha tolto all'Italia la possibilità di difendersi sulle Alpi, anzi, le ha garantito piuttosto un vantaggio locale perché ha conservato al Paese il possesso della linea di displuvio.

Resta ferma l'idea portante che ai fini generali della difesa "le Alpi si devono difendere sul Po", motivo per cui il ruolo del confine alpino è solo

quello di ritardare la marcia del nemico e guadagnare tempo per radunare l'esercito in pianura. I rafforzamenti locali previsti, pertanto, vanno inquadrati in questa prospettiva, che tende ad affidare le sorti della guerra eventuale a scontri in campo aperto, nello stile del primo Napoleone. Ma nel 1871 Domenico Farini denuncerà alla Camera che di 17 rotabili che scendono in Italia dalle Alpi, solo 7 hanno difese efficienti: con le fortificazioni fisse sempre in ritardo e una mobilitazione prevedibilmente lenta, la vecchia idea di aspettare il nemico in pianura e lì manovrare, convince sempre meno: nascono gli Alpini, truppe votate alla difesa sul posto sui monti e nelle valli, e allora, gradualmente, acquisterà sempre maggiore importanza la difesa avanzata sulle creste, appoggiata ad opere e sostenuta dall'artiglieria da montagna, finché sarà la prima linea ad essere considerata come fronte primario di resistenza. [9]

L'art. 6 consente che i nativi delle terre cedute possono entro un anno, previa dichiarazione all'autorità competente e fissazione del domicilio in Italia, optare per la cittadinanza sarda. La Savoia e Nizza sono da sempre un serbatoio tradizionale di valorosi ufficiali dell'Esercito e della Marina sabaudi, come pure di funzionari e magistrati capaci; e nel momento in cui Vittorio Emanuele II decide l'opzione italiana di Casa Savoia rinunciando ai possedi-

9 M. Gabriele, *La frontiera nord-occidentale dall'Unità alla Grande Guerra*, Roma, USSME, 2005, *passim*. Si può ricordare che in passato il tenente generale Annibale di Saluzzo, già capo di S.M. del regno di Sardegna, ha studiato la difesa dello Stato, e nel 1860 un suo collaboratore, il col. Luigi de Bartolomei, pubblica, con adattamenti e aggiornamenti non sempre felici, gli ultimi 3 volumi dei 5 che componevano l'opera. Premesso che nel 1860 il Saluzzo era morto da 15 anni – e che quindi le sue riflessioni, quando sono davvero sue, riguardano una situazione geografica, politica e strategica completamente diversa da quella prodotta dal Trattato di Torino - resta il fatto che alle fortificazioni alpine egli attribuisce grandissima importanza, auspicando che le valli principali siano sbarrate da "grandi piazze" e le secondarie da opere minori, pervenendo però a definire una spesa (234 milioni per 42 fortezze e 6 campi trincerati) fuori della portata del Regno di Sardegna e poi anche di quello d'Italia. E' invece interessante la sua polemica con quei generali piemontesi che vorrebbero affrontare l'Esercito francese in una decisiva battaglia in pianura: costoro dimenticano che la ferma piemontese è troppo breve e che "il concentramento dell'esercito in pianura non è affatto conveniente per una potenza minore"; pare infine che il Saluzzo anticipi l'idea di dotarsi di truppe alpine quando considera errato fare "astrazione dalla guerra di montagna che è così conforme all'indole delle popolazioni montanare piemontesi e così favorevole per formare buone truppe". Cfr F. Botti, *Il pensiero militare e navale italiano dalla rivoluzione francese alla prima guerra mondiale (1799-1915)*, Roma, USSME, 2000, II (*Dalla prima guerra d'indipendenza a Roma capitale d'Italia.1848-1870*), pp. 808-15.

Generale Luigi Federico Menabrea

menti più antichi della dinastia, anche le singole persone devono scegliere.

Da un lato c'è il Secondo Impero francese. Alle sue spalle ha una grande nazione popolosa e potente, ricca e ben compattata da una storia gloriosa che attraversa i secoli. In quel momento l'Esercito è considerato il primo del mondo e la Marina seconda solo a quella inglese, che però ha motivo di preoccuparsene, specie da quando la Francia ha varato, nel 1858, la *Gloire*, prima nave in acciaio e Palmerston ha dichiarato: "*Steam bridged the Channel*". Diventare francese appare non solo conveniente, ma anche motivo di prestigio, tanto più che con la Savoia e Nizza il Paese raggiungerà i suoi confini naturali che ne ingrandiranno ulteriormente la base metropolitana, dalla quale si irradia verso il mondo la potenza e l'importanza della Francia, evidenziate anche dal possesso di un vasto dominio coloniale. In Savoia poi si è sempre parlato francese, tanto che l'adolescente allievo della Scuola di Marina di Genova Simone de Saint Bon, nato a Chambery, ha le sue difficoltà per esprimersi bene in italiano.

Dall'altro c'è il Regno di Sardegna, proteso verso una nuova dimensione da definire, in una trascinante atmosfera di entusiasmo e, forse, di esaltazione. Si parla molto dell'idea unitaria italiana, ma quanto i successi conseguiti sono solidi, quanto forieri di quei nuovi azzardati passi che sono necessari per puntellare quella visione? Oggi la stella nazionale italiana sembra splendente, ma resterà fissa nel firmamento europeo o si spegnerà, passando come una meteora e lasciando dietro a sé il ricordo non di un evento storico definitivo, ma solo di un'avventura, per affascinante che fosse? La realtà del paese e le crude statistiche denunciano una nazione largamente incompiuta, povera, indebitata, disomogenea, affetta da squilibri e debolezze strutturali.

Eppure optano per l'Italia personaggi di *élite*. Il conte Luigi Menabrea di Chambery, tenente generale, avrà importanti incarichi nell'Esercito regio e sarà ministro della Marina e dei LL.PP., tre volte presidente del Consiglio. Il tenente generale Luigi Girolamo Pelloux di La Roche (Annecy) nell'Alta Savoia sarà nominato tre volte ministro della Guerra e tre volte presidente del Consiglio. Un altro tenente generale savoiardo nato a Thonon, il conte Ettore Gerbaix de Sonnaz, avrà incarichi militari e poi diplomatici in Russia. Il pari

grado Luigi Taffini, marchese d'Acceglio, di Chambery, arriverà all'incarico di Comandante generale dei Carabinieri e a quello di presidente del Tribunale supremo di Guerra e Marina. Al vertice del Corpo dei Carabinieri Reali lo affiancherà il tenente generale di Nizza Leonardo Roissard de Ballet, poi senatore, e anche un altro generale nizzardo, Luigi Cauvin, diventerà Comandante in seconda dei Carabinieri.

Il Ministro Simone Pacoret de Saint-Bon

In Marina, dei 119 marinai del Nizzardo imbarcati sulle navi della flotta sarda, 114 scelgono l'Italia, 5 la Francia. Tra gli ufficiali optano per la Francia il sottotenente di vascello Paolo Costa de Beauregard, il guardiamarina di 1° classe Alessandro d'Oncieu de la Batie, il capitano e il tenente del porto di Nizza, un sottotenente del reggimento Real Navi. Ma molti altri, come Augusto Riboty di Puget Théniers (Nizza) restano e daranno molto alla Regia Marina: Riboty, eroe di Lissa, ne sarà tre volte ministro, intuirà in tempi difficili la politica navale del futuro, fonderà la "Rivista Marittima". Sarà l'altro eroe di Lissa, Simone Pacoret de Saint-Bon di Chambery, detto per antonomasia "l'ammiraglio", pure lui tre volte ministro della Marina, a dover affrontare la decisione più tormentata perché tutta la sua famiglia opterà per la Francia e lui, giovane ufficiale in servizio in Sicilia con la squadra sarda, il 23 giugno 1860 a Cagliari si impegna a "rimanere al servizio di S.M. il re e … conservare la nazionalità sarda"; per arrivare a questo però scrive a un amico che ha dovuto accettare "un grande strazio per il mio cuore" e ribellarsi " alle preghiere di mia madre e di una pia sorella che adoro, ma io sento di essere italiano e sull'ara di questa mia patria faccio olocausto di sommo amore, di grandi affetti, di molti interessi". C'è poi il caso di Vittorio Arminjon, che sceglie la Francia, ma nell'aprile 1861 si dimette e viene riaccolto nella Regia Marina, per la quale comanderà la pirocorvetta *Magenta* nella prima circumnavigazione del mondo di una nave militare italiana.

E' appena il caso di ricordare che i militari non sono i soli. Sarà con l'Italia anche Carlo Compans de Brichanteau di Chambery, conte d'Ala, sottosegretario una volta alle PP.TT. e due volte all'Agricoltura, e altissimi magistrati, come Agostino Alberti di Nizza e il conte Augusto Avet di Chambery,

Giacomo Antonelli

procuratori generali a Venezia e a Bologna, e diversi prefetti.

Certo, confrontando quanto prima accennato sull'Impero francese e l'Italia in divenire non è facile capire l'opzione per il Regno di Sardegna, specialmente se ci si pone sul piano delle convenienze. Forse diventa più agevole se ci si trasferisce, con la mente e col cuore, agli eccitanti giorni di quel secolo romantico per capire l'impalpabile, ma solido peso del sogno. Nel 1860 intorno alla grande avventura italiana si muovono esaltazione e sentimenti, che troveranno nella stessa primavera, con la spedizione di Garibaldi, lo loro sublimazione. E allora la ginevrina "Esperance", organo di tutte le rivoluzioni europee, scriverà che la follia della Patria va apparigliata alla follia della Croce. E Victor Hugo, nell'infiammato discorso di Jersey, spingerà molto avanti la retorica della sua orazione, però farà centro: non susciterà sorrisi, ma entusiasmo e consensi. Cito poche parole: "Passeggia con lui (Garibaldi) la rivoluzione, e di tanto in tanto, nel caos della battaglia, tra i fumi e i lampi, come se fosse un eroe di Omero, dietro di lui si vede la Dea…L'Italia si leva, l'Italia cammina, *Patuit Dea*; essa risplende, essa comunica al progresso del mondo la grande febbre esultante del genio…O despoti, vi sfido, fermate la pietra che cade, fermate il torrente, fermate la valanga, fermate l'Italia, fermate l'89, fermate il mondo precipitato da Dio nella luce?"

Luigi Girolamo Pelloux de La Roche - Luigi Taffini d'Acceglio comandante generale dei Reali Carabinieri - Ettore Gerbaix de Sonnaz

Può darsi che oggi sia particolarmente difficile rendersi conto davvero di quella atmosfera lontana, ma solo facendo lo sforzo di respirarla diventa possibile capire.

Il fantasma dello sbarco

I Forti di Roma e la Prima Triplice

di Mariano Gabriele

© Società Italiana di Storia Militare

Un fantasma dalla prima Triplice

di Mariano Gabriele

Lo sbarco "strategico" nel secolo XIX è un'operazione interforze complessa che mira a trasportare senza perdite attraverso il mare uno o più corpi d'esercito, sostenerne il passaggio al litorale avversario e assicurare poi tutte le altre azioni necessarie per condurre la guerra nel territorio nemico. L'operazione presuppone da parte dell'attaccante il dominio non provvisorio del mare, implicando un impegno di durata non determinabile a priori nelle zone di sbarco e sulle alle rotte che devono poi garantire l'arrivo di rifornimenti e rinforzi. Dal punto di vista della difesa, primo strumento naturale di opposizione, con obiettivo l'attacco ai trasporti nemici, è la flotta, che ha maggiore libertà di movimento rispetto a un avversario condizionato dagli obblighi di protezione. In teoria l'attaccante, dotato di un potere navale più forte, distrugge preliminarmente la flotta avversaria in battaglia, o le impone un blocco che ne impedisca l'uscita in mare aperto. Ma poiché è difficile che *tutte* le unità navali del nemico vengano eliminate in un combattimento o bloccate insieme alla squadra principale, l'esigenza della difesa dei convogli che portano le truppe e delle navi che alimentano le operazioni

dopo lo sbarco si ripropone per tutta la durata delle operazioni, così che – nota il Corbett - "sarà sempre una questione delicata determinare fino a che punto possano essere condotte le azioni di sostegno della flotta" [1].

Quanto alle esperienze del secolo XIX, il Callwell osserva che "il solo grande conflitto europeo in cui il dominio del mare abbia avuto parte principale e cospicua" è stata la guerra di Crimea, durante la quale è mancata del tutto un'opposizione marittima russa. Nel corso del secolo vi sono due precedenti di insuccesso da parte francese. Nel primo caso Napoleone I, dopo avere insistito per anni nell'approntamento della "flottiglia di Boulogne" che avrebbe dovuto trasportare al di là della Manica un esercito di 130.000 uomini e altri 20.000 in Irlanda, alla fine di agosto 1805 si rassegna a smontare il campo trincerato di Boulogne per utilizzare le truppe nella campagna che si concluderà il 2 dicembre con la vittoria di Austerlitz; ma il 21 ottobre, a Trafalgar, è tramontato per sempre il progetto di portare la guerra sul suolo inglese. Nel secondo caso Napoleone III, che ha dalla sua un'indiscutibile superiorità navale, pensa di utilizzarla per bloccare le coste tedesche e sbarcare dal Baltico un corpo d'esercito in Prussia; ma il sogno di una marcia su Berlino – peraltro improbabile per le contromisure prussiane – è destinato a svanire per le gravi sconfitte francesi in Alsazia e Lorena[2].

Nella breve storia del Regno d'Italia c'è un episodio del 1867 che, pur non implicando lo sbarco in territorio ostile, può essere ricordato come esempio delle possibilità francesi di condurre un'azione anfibia. Rattazzi e Campello, malgrado gli avvertimenti dell'ambasciatore a Parigi Costantino Nigra, vorrebbero sfruttare le iniziative garibaldine contro lo Stato pontificio per farvi entrare truppe regolari regie col pretesto di assicurare l'ordine, ma non è né il momento, né il modo per risolvere la questione romana attraverso un pasticcetto all'italiana. A fine luglio Nigra trasmette un messaggio preoccupante di Napoleone III: "fate capire a Firenze che se succede qualche cosa a Roma, ho 40.000 uomini pronti a imbarcarsi a Tolone". Non è un *bluff*: a fine settembre la flotta francese del Mediterraneo è pronta davvero a salpare e a ottobre la crisi scivola verso un esito disastroso. Menotti Garibaldi varca il confine pontificio, a Roma non scoppia nessuna rivolta e a Parigi il 17 viene

---

[1] Cfr J. S. Corbett, *Alcuni principi di strategia marittima*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1995, pp. 242-43 e 252-53. C. E. Callwell, *Gli effetti del dominio del mare nelle operazioni militari da Waterloo in poi*, a cura di P.P. Ramoino, Roma, Forum di Relazioni Internazionali, 1996, p.111.

[2] Cfr A. Santoni, *Da Lepanto ad Hampton Roads*, Milano Mursia, 1990, p. 191; M. Battesti, *La Marine de Napoléon III*, Paris, Service Historique de la Marine, 1997, Tome 2, pp. 999-1088.

deciso l'intervento; Nigra avverte che il piano di guerra francese consiste "nel portarsi rapidamente su Firenze per trattarvi, sbarcare a Napoli e bloccare Genova". *Dans sa folie*, il ministro della Marina Pescetto ordina all'ammiraglio Riboty di affrontare, "a colpo di telegramma", la squadra francese nel mare di Civitavecchia.

"BEGGAR MY NEIGHBOUR."

FAN. "IS NOT YOUR MAJESTY TIRED OF THIS FOOLISH GAME?"

Tra la potenza schiacciante della flotta francese, perfettamente addestrata e composta da numerose unità, e le modestissime possibilità della piccola squadra italiana, armata da 15 giorni con marinai di leva, qualsiasi paragone è privo di senso, tanto che Riboty, per affrontare uno scontro così disperato ordina che "la squadra non avrebbe adoperato il cannone, ma lo sprone solo, a guisa d'un'armata d'Atene o di Roma". Le dimissioni di Rattazzi arrivano finalmente la sera del 19 ottobre e il 27 gli succede – *just in time* - il primo gabinetto Menabrea con un dimesso programma di pace. Si evita così una catastrofe suscettibile di distruggere l'Italia unita, ma certo il bilancio finale è negativo per governo di Firenze e i suoi rapporti con la Francia[3]. Il disastro politico

[3] Cfr R. Mori, *Il tramonto del potere temporale*, Roma, Storia e Letteratura, 1967, pp. 24-187; A. V. Vecchj (Jack La Bolina), *Memorie di un luogotenente di vascello*, Roma, Voghera Ed., 1897, p. 339; G. Gonni, *L'ammiraglio Augusto Riboty*, in "Bollettino dell'Ufficio Storico del Comando di S.M.", 1° settembre 1929. Quanto ai rapporti con

denuncia la contraddizione tra le reali possibilità dell'Italia e le sue ambizioni che la costringono – secondo l'espressione di Kipling – a "correre col branco" tirandosi dietro il fardello della sua debolezza. Ma il branco si compone di potenze vere, più ricche e più forti, nei confronti delle quali, per quanto ci si arrabatti a trovare espedienti, peserà sempre la miseria dello Stato e la sua impossibilità di dare risposte adeguate di fronte alle richieste di spesa dei soggetti militari e civili.

Dopo la Crimea, sulla difesa delle coste si fronteggiano in Inghilterra la *blue water school*, che punta sulla potenza della flotta per tenere lontano il nemico portando la frontiera all'uscita dei porti avversari, e la *brick and mortar school*, che fida invece sulle difese terrestri fisse e sulle fortificazioni costiere presidiate dall'esercito: entrambe le scelte sono realmente alla portata dei decisori inglesi, che dispongono di una potenza navale e finanziaria adeguate. Una terza soluzione viene dalla Prussia, dove la difesa si fonda su alcuni punti fortificati del litorale e su corpi mobili dell'esercito pronti a intervenire dove si profilata una minaccia dal mare: ma la Germania ha un grande esercito e una dimensione costiera abbastanza ridotta. L'Italia invece, con i suoi lunghissimi litorali, non ha una marina abbastanza potente da disputare ai francesi il dominio del mare, e una adeguata politica di fortificazioni costiere è fuori questione per la mancanza dei mezzi finanziari e forse anche dell'impossibilità/incapacità di realizzare tempestivamente le opere. Considerando poi la Francia come avversario potenziale, pesano altri fattori negativi: il Regno d'Italia conta 10 milioni di abitanti meno della Repubblica transalpina, quindi anche l'esercito è meno numeroso; inoltre la flotta si appoggia solo alla base-arsenale di Spezia, facilmente bloccabile dal mare (nel 1867 la marina francese vi ha addirittura pianificato uno sbarco di corpi di truppe per giungere di là a investire Bologna); infine la mobilitazione italiana, già più lenta e difficoltosa di quella francese, deve necessariamente utilizzare ferrovie costiere a portata di insidie dal mare.

Nel gennaio 1862 viene costituita in Italia la Commissione permanente per la difesa del Regno, che nel 1866 ha redatto il "Piano generale della difesa d'Italia" - poi aggiornato per l'annessione del Veneto e ripresentato nell'agosto 1871 - che prevede una spesa di 142 milioni per

---

la Francia, basti ricordare il discorso dei *jamais* del ministro degli Esteri Rohuer nel dicembre successivo; un discorso, tra l'altro, inutilmente arrogante e imprudente, come gli osservò l'Imperatore e ben si vide meno di tre anni dopo. *Never say never ago*, almeno in politica, cfr A. Dansette, *Chiesa e società nella Francia contemporanea*, Firenze, Vallecchi, 1954, I, p. 407.

fortificazioni, di cui 50 destinati al litorale; rendendosi conto, peraltro, dell'insufficienza della proposta ai fini della sicurezza, per la difesa della penisola la Commissione dichiara di basarsi "sull'azione della Marina militare", che però così come serve non c'è, ma alla cui costituzione "è dovere imprescindibile del Governo di provvedere". Tre mesi prima, alla Camera, il deputato Domenico Farini, pronunciando un'appassionata denuncia sulla debolezza dell'apparato militare italiano, si è chiesto cosa mai studi da 10 anni la Commissione quando in tema di fortificazioni non si fa quasi niente, il bilancio del ministero della Guerra è troppo modesto e La Spezia, come Livorno, Napoli, tutte le città costiere e le isole sono esposte a qualsiasi minaccia.

Renato Mori ha rinvenuto nelle carte dei Savoia a Cascais un progetto del 1869 che contiene le richieste italiane nell'ipotesi di una alleanza con gli Imperi centrali. Oltre al confine al Brennero e all'Isonzo e a rettifiche in val di Roja, spiccano Biserta e uno stabilimento marittimo sulla costa albanese dell'Adriatico, due aspirazioni che implicano molti problemi. In Tunisia, la flotta italiana è stata a lungo presente nel 1864 insieme a francesi, inglesi e turchi, col pretesto di proteggere i connazionali da moti e disordini interni e qualche anno dopo si medita di sbarcare a Gerba per tenerla in pegno; ma, alla vigilia dell'apertura del Canale di Suez, l'idea che l'Italia, già padrona con lo Stretto di Messina di uno dei due passaggi dal bacino occidentale del Mediterraneo a quello orientale, metta in qualche modo il cappello anche sul Canale di Sicilia dove controlla già la costa settentrionale, non piace nemmeno all'Ammiragliato britannico. In Adriatico poi, considerando l'intero bacino come un sacco, una base sulla costa orientale metterebbe la bocca del sacco nelle mani dell'Italia, che ha già Brindisi e presto anche Taranto: è ovvia l'opposizione di Vienna, che tende ad espandersi a sud nella penisola balcanica[4].

[4] Archivio dell'Ufficio Storico – Stato Maggiore Esercito (in seguito indicato con AUSSME), G 13, busta 8, fasc. 275. *Domenico Bonamico. Scritti sul potere marittimo*, a cura di F. Botti, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1998, tomo I, pp. 14-17. La Sottocommissione per la difesa delle coste, affermato saggiamente che "chi tutto vuol coprire, non copre nulla" conclude con la proposta di fortificare ben 31 città e punti del litorale, meritandosi le critiche del *Militar Wochenblatt*, secondo cui dette fortificazioni non serviranno, essendo l'intervento dell'esercito l'elemento più importante della difesa. Cfr *La difesa marittima dell'Italia giudicata in Germania*, in "Rivista Marittima", XVI, 1883, III, pp. 85-120; tuttavia la situazione italiana è giudicata più positivamente da *Italiens Wehrkraft*, ripreso da "Rivista Marittima", XVII, 1884, IV, pp. 259-69. Quanto alla sponda adriatica orientale è utile ricordare che nell'estate 1876 il CV Vittorio Arminjon e il maggiore di S.M. Egidio Osio vi hanno condotto una missione riservata, concludendo che "Le posizioni che corrisponderebbero meglio alle esigenze della politica italiana ed a quelle della nostra

Il decennio seguito all'acquisto di Roma fa comprendere molte cose. Nel 1873 il Re compie una visita di Stato in Austria e in Germania, ma non viene stretta nessuna alleanza e tuttavia Minghetti e Visconti Venosta tornano convinti che la Germania interverrebbe in favore di Roma davanti a un attacco francese. Né si rendono conto, quando Moltke sconsiglia le fortificazioni perché assorbono truppe meglio utilizzabili in una offensiva - auspicata dal maresciallo tedesco al fine di "darci la mano in Francia" – che le condizioni reali dell'esercito italiano sono ben diverse da quelle dell'esercito tedesco e che un attacco in profondità sulle Alpi è molto ipotetico. E' vero che le riforme del generale Ricotti nel corso degli anni '70 rendono l'esercito uno strumento più organico ed efficiente, ma nel 1874 l'Italia spende per l'esercito 192 milioni, la Germania 489 e la Francia 720.

Amm. Simone Pacoret de Saint Bon

Con Saint Bon la Marina liquida la flotta di Lissa, antiquata ed eterogenea, orientandosi verso le grandi navi di linea; scenderà in mare il *Caio Duilio*, ideato con una formula nuova da Benedetto Brin e tanto celebrato in patria e all'estero, ma tra l'impostazione e l'entrata in squadra passano quasi 7 anni, più di 9 per il *Dandolo* e l'*Italia*, di nuovo quasi 7 per il *Lepanto*: come si può sperare di tenere a bada la flotta francese che con il nuovo piano organico del 1876 sarà ulteriormente rafforzata? In campo navale la sola novità davvero utile sarà la scoperta e la valorizzazione della Maddalena, difficile da bloccare e potenziale base di partenza per incursioni di incrociatori veloci nel bacino occidentale[5]. Intanto però la cifra che esprime il valore di Roma scivola

futura grandezza militare e commerciale sono Prevesa, Valona, Durazzo e Corfù". La relazione è in Archivio Storico del Ministero degli Affari Esteri, Eredità Crispi.

[5] E' Augusto Vittorio Vecchj, nel saggio *Sulla strategia navale d'Italia*, a mettere in luce settembre 1875, la valenza strategica della Maddalena: "Una squadra che tenga le Bocche di Bonifacio ha un piede in Corsica, le risorse della Sardegna a sua disposizione, è imbloccabile, perché ha due uscite, l'una a levante, l'altra a ponente: difende La Spezia, copre Genova, mira e minaccia Tolone e Provenza tutta; dà o accetta, o rifiuta battaglia dove vuole e quando crede, purché abbia però carbone per sé e torpedini onde chiudere ed aprire a sua volta i passi e canali a sé e al nemico… Di là

sempre più indietro rispetto a quelle delle altre capitali. Sul fronte terrestre, di fronte a una Francia che può mettere in campo 14 corpi l'Italia ne ha 8, distribuiti in tre armate; queste forze assumeranno un orientamento strettamente difensivo se il Paese dovrà combattere da solo[6] e naturalmente le preoccupazioni aumentano se si considera uno sbarco nemico sulla Riviera di Ponente che costringerebbe ad allungare sulle Alpi Marittime il fronte della difesa italiana. Se invece anche la Germania entrerà nel conflitto, il grosso dell'esercito francese sarà dislocato verso la frontiera tedesca, ma l'alleato chiederà agli italiani un'offensiva sui monti, difficile da attuare perché la difesa avversaria si avvale di fortificazioni efficienti e posizioni scaglionate in profondità. Un attacco nelle Alpi costerà molto sangue e molto tempo, che con ogni probabilità faranno mancare l'appuntamento con l'alleato in territorio francese.

Al Congresso di Berlino, nell'estate 1878, Roma è isolata: qualche suo velleitario richiamo all'irredentismo e all'espansione è regolarmente fallito per debolezza politica, economica e militare. L'anno prima, il disastroso viaggio del presidente della Camera Crispi a Berlino e a Parigi è stato preceduto dall'alto là austriaco sull'Albania, ribadito nel febbraio 1878 quando Vienna chiede l'assenso italiano all'occupazione in atto di Bosnia ed Erzegovina, mentre in Tunisia i francesi vanno e vengono come vogliono. Così Vienna e Parigi ottengono disco verde per i Balcani e Tunisi, mentre all'Italia non resta che la politica delle "mani pulite" e vuote[7]: l'Austria è già nelle regioni balcaniche che vuole; la

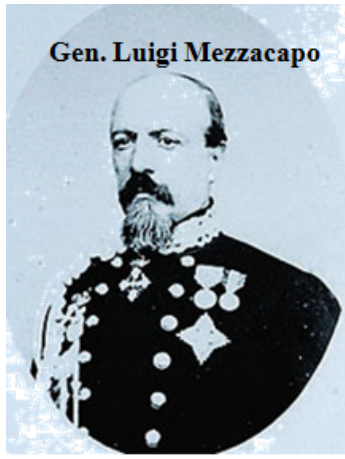
---

lo sguardo può egualmente coprire tutte le spiaggie toscane e romane; perché mediante i suoi esploratori (ulani dell'acqua salata) può seguire passo a passo i movimenti delle squadre francesi, o palesemente, oppure nascosta dietro tutta la lunghezza della Sardegna, trovarsi loro di fronte dinnanzi a Napoli od a Palermo se il nemico scende a minacciare il Mezzogiorno; precederlo se accenni all'offesa di Genova e del Tirreno superiore". Il Vecchj immaginerà anche, molto dopo, una integrazione della base sarda con Trapani (*Memorie marinaresche di Jack La Bolina*, Roma, Rivista di Roma, 1911, p. 58).

[6] E' previsto che la 1a armata, con tre corpi, si raggruppi tra Torino e Milano; la 2a, pure con tre corpi, tra Savigliano e Alessandria e la 3a, con due corpi, tra Piacenza-Tortona e la costa: cfr J. Gooch, *L'Italia contro la Francia. I piani di guerra difensivi e offensivi 1870-1914*, in " Memorie Storiche Militari 1980", Roma, Ufficio Storico – Stato Maggiore Esercito, 1981, pp. 155-57.

[7] "era difficile giocar serrato nel gioco diplomatico quando non s'aveva alle spalle la *Home Fleet* o la Guardia prussiana" commenta F. Chabod, *Storia della politica estera italiana dal 1870 al 1896. Le premesse*, Bari, Laterza, 1951, p. 507. Il ministro degli Esteri Corti, già non proprio Talleyrand per conto suo, si trova a Berlino in un ambiente internazionale dominato dai rapporti di forza, ed è costretto a constatare mestamente che "gli uomini politici italiani ragionano come se fossimo un paese ricco, prospero e

Francia occupa Tunisi tra aprile e maggio 1881. In Italia il contraccolpo è forte: cade il governo, politici e militari suonano l'allarme, predicando la necessità di rinforzare le forze armate. Ma la prospettiva di uno scontro con la Francia provoca gravi preoccupazioni. Nelle sue lezioni alla scuola di guerra, il TV Evaristo Mesturini indica il massimo pericolo nella "inferiorità della nostra flotta di fronte a quella francese", pur non escludendo che si possa ottenere qualche successo se la squadra italiana potrà attaccare il convoglio di sbarco. Intanto però la spesa francese per la Marina è triplicata negli anni 1878-1879, raggiungendo il livello di quella britannica (1,5 milioni di sterline), quando il bilancio della Marina italiana, dopo essere sceso a 27,8 milioni di lire nel 1876, nei 5 anni successivi non ha mai superato i 43,6 milioni. L'inferiorità navale induce la necessità di sottrarre forze alla difesa alpina per posizionarle in zone idonee a consentire un loro intervento contro le forze nemiche sbarcate: si ricorre così ad una risposta di tipo prussiano allo sbarco, ma posta in opera da un paese meno popoloso e con minore disponibilità di truppe che non la Germania e la Francia. "Né si può credere che in mancanza della flotta l'esercito possa essere al caso di impedire un'invasione marittima: esso potrà combattere le truppe quando, dopo sbarcate, hanno preso posizione verso l'interno del nostro territorio, ma non potrà contrastare ad una spedizione marittima il possesso di un tratto di costa sufficiente allo sbarco"[8]. E si teme per l'Elba, vecchio incubo di Ferdinando Acton.



Nel luglio 1881 torna a riunirsi la Commissione di Difesa dello Stato, che terrà poi una nuova sessione tra novembre e dicembre, sempre sotto la presidenza del generale Luigi Mezzacapo. La sua lettera del 27 luglio al ministro della Guerra Emilio Ferrero reca le conclusioni della sessione

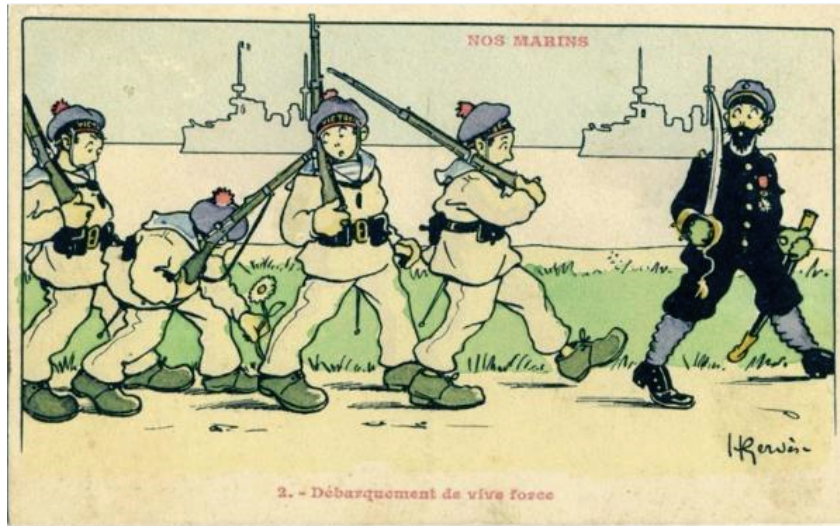
potente, mentre sanno benissimo che siamo deboli, poveri e appena nati", D. Mack Smith, *I Savoia Re d'Italia*, Milano, Rizzoli, 1990, p. 103.

[8] Cfr A. J. Marder, *The Anatomy of British Sea Power. A History of British Naval Policy in the Pre-Dreadnought Era*, New York, Knopf, 1940, p. 120; G. Fioravanzo, *La Marina Militare nel suo primo secolo di vita*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1961, p.52; E. Mesturini, *Lezioni alla scuola di guerra*, Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (indicato in seguito con AUSMM), Fondo Base, busta 111.

estiva. Tenuto conto che già dal 1877 è stata finanziata la costruzione della cintura difensiva di Roma - ossia un esteso campo trincerato che si avvale di quindici forti a intervalli di due km l'uno dall'altro – la lettera si diffonde su due punti: a) la flotta non può garantire la mobilitazione, né evitare uno sbarco nel territorio nazionale, b) la strategia alla frontiera alpina assegna al primo schieramento il compito di ritardare l'invasione, non di arrestarla, rinviando allo sbocco delle valli o alla pianura lo scontro decisivo. Circa il punto a), è vitale che le navi in costruzione entrino al più presto in linea "per assicurare i nostri trasporti marittimi" e per "mettere ostacolo alle operazioni di sbarco del nemico"; vanno fortificati i punti strategici del versante occidentale (Livorno, Elba, Portoferraio, Argentario, Civitavecchia, Gaeta, Messina) e difese con nuove opere Genova e a Napoli, ma non ci si nasconde che per la città campana "il vero completamento efficace della difesa… sarebbe l'esistenza di una potente marina da guerra"; c'è infine un cenno alla "convenienza di sistemare il bacino della Maddalena come luogo di rifugio, di rifornimento e di riparazione della nostra squadra, acciò esso possa servire di base strategica alle operazioni". Quanto al punto b), portando avanti la linea della difesa ad oltranza, "riesce evidente la necessità d'una immediata e robusta occupazione di quelle posizioni fortissime che costituiscono la chiave dei vari scacchieri montani", per sfruttare al massimo "il vantaggio offertoci dalla barriera alpina di poter lottare in favorevolissime condizioni contro le forze nemiche, le quali, in quel terreno, non potrebbero avvalersi della loro superiorità numerica": da 10 anni ormai l'esercito italiano si è dotato delle prime formazioni di alpini e la loro presenza contribuisce ad aumentare la fiducia nella possibilità di resistere sulla prima linea. Ora l'esercito è schierato su quattro armate, tre delle quali hanno i comandi in Piemonte e il compito di presidiare, con i loro 7 corpi, la frontiera alpina, avendo metà delle forze sulla barriera montana e metà in riserva, cui è demandato anche di fronteggiare eventuali sbarchi sulla Riviera di ponente; la quarta armata, stanziata nella penisola, comprende le forze destinate alla difesa dell'Italia centrale e meridionale: due corpi, di cui il grosso in Toscana, e presidi locali per la difesa di Roma, di Napoli e della Sicilia. La sessione autunnale della Commissione è dedicata alle fortificazioni, mentre nel paese cresce l'ansia per la difesa; le conclusioni sono riassunte nella lettera del Mezzacapo al ministro del 20 dicembre, uno scritto tormentato, la cui minuta è piena di cancellazioni, sostituzioni e richiami: come naturale, in tema di fortificazioni la massima parte degli studi riguarda il rafforzamento del fronte alpino, ma l'attenzione si rivolge anche alla controversa difesa di Spezia, dove occorre premunirsi contro colpi di mano anfibi e costruire in mare "sul davanti della diga

delle opere armate di potente artiglieria" al fine di controbattere bombardamenti dal largo sulla flotta all'ancora nella base[9].

Per uscire dall'isolamento bisogna trovare soluzioni nuove: così Umberto I viene mandato a Vienna per offrire e cercare amicizia, sostanzialmente a ogni costo. Per aderire alla Duplice intesa austro-tedesca, Roma deve riconoscere il fatto compiuto a Tunisi, abiurare l'irredentismo e accettare gli austriaci in Bosnia ed Erzegovina senza pretendere compensi assicurati dai nuovi alleati. E' il primo trattato della Triplice, firmato a Vienna il 20 maggio 1882: per l'Italia - a parte l'elemento confortante che l'intesa non può rivolgersi contro l'Inghilterra - vale una assicurazione sulla vita, concessa dai nuovi alleati; un concetto che nei meno avvertiti di loro sarà impermeabile alla evoluzione che i successivi rinnovi dell'alleanza determineranno a favore di Roma.



Intanto la stampa militare francese dibatte sul tratto di litorale più conveniente per sbarcare in Italia, dopo averne distrutto la flotta e devastato le coste: in questo senso il *Journal de Sciences Militaires*

[9] Lettere riepilogative delle discussioni del Tenente Generale Luigi Mezzacapo a S.E. il Ministro della Guerra, Roma, 27 luglio e 20 dicembre 1881, AUSSME, Fondo F4 Ordinamento e Mobilitazione, busta 69, fasc. III e IV; cfr anche M. Gabriele, *La frontiera nord-occidentale dall'Unità alla Grande Guerra (1861-1915)*, Roma, Ufficio Storico – Stato Maggiore dell'Esercito, 2005, Appendice, pp. 371-418. Il Gooch (cit., p.161) rileva che "un profondo pessimismo attanagliò alcuni membri della Commissione".

propugna lo sbarco a Vado nell'estate 1882, mentre nel secondo semestre 1883 *Armée Française* indica Livorno come punto ottimale per l'impatto strategico che ne deriverebbe contro un paese che ha il grosso delle forze terrestri schierato sul fronte alpino. Va tuttavia ricordato che il generale Cosenz, presidente del Comitato di S.M. e in seguito primo Capo di S.M. dell'esercito, pur ammettendo che la minaccia è realistica, nutre un certo scetticismo sull'entità delle forze che si possono effettivamente trasportare e sbarcare.

Nel maggio 1882 il ministro della Marina Ferdinando Acton nomina una commissione per la difesa delle coste, la quale ribadisce che nelle condizioni geografiche italiane la sola difesa valida è una flotta d'alto mare "potente e mobilissima". E' evidente che negli ambienti di Marina le fortificazioni non riscuotono grande fiducia: le opere previste a terra, comunque non risolutive, riguardano punti della Liguria, del triangolo Livorno-Elba-Argentario e delle grandi isole, perché si pensa che toccherà all'esercito difendere Roma e Napoli. Con fatica, la spesa per la Marina cresce di 14 milioni tra il 1882 e il 1883 e poi aumenta ancora, ma la percentuale del bilancio nazionale ad essa dedicata rimane al disotto della metà di quello che il ben più ricco bilancio francese destina allo stesso scopo. Riaffiorano inoltre i difetti di sempre: le tre corazzate del tipo *Lauria*, impostate tra il 1881 e il 1882 saranno pronte nel 1888, 1889 e 1891; da Parigi, l'addetto navale, CV Giovan Battista Mirabello, che non è un pessimista, avverte il suo ministro che senza un aumento della flotta e la fortificazione delle basi una guerra marittima con la Francia sarebbe fatale[10].

Intanto la Commissione Suprema per la Difesa dello Stato va avanti con i suoi studi: nel 1882, ad una prima sessione di febbraio guidata sempre dal Mezzacapo e dedicata all'esame dei problemi del litorale adriatico, segue una nuova sessione in autunno, presieduta dal generale Giuseppe Pianell. Riesaminando la situazione della costa tirrenica, il punto critico viene individuato tra Viareggio e Livorno, da dove può

[10] L'ammiraglio Massimiliano von Sternek, capo della Marina austro-ungarica, ricevendo 11 anni dopo - nel luglio 1893 - l'addetto navale italiano Raffaele Volpe, non perderà l'occasione di dirgli che nella Triplice l'Italia è considerata "lo Stato n. 3", il socio più debole destinato a subire in guerra un disastro dopo l'altro – la flotta distrutta, il paese invaso, l'esercito sconfitto, forse sollevazioni interne – fino a quando i signori della guerra di lingua germanica, bontà loro, dopo aver trionfato nel conflitto la faranno sopravvivere al tavolo della pace. CV R. Volpe, *Memorie*, quaderno XVII, pp. 17-19, in AUSMM, Base, busta 142, fasc. 1; CV Mirabello a ministro della Marina, 20 settembre 1884, AUSMM, Base, busta 122, fasc., 2. Del resto, per quanti sforzi si facciano, il bilancio italiano destina alla Marina 1/32, mentre quello francese è di 1/15 di una spesa totale ben maggiore, vedi G. Di Suni, *La difesa delle coste*, in "Rivista Marittima", XVI, 1883, 1 (gennaio), pp.22-23.

partire verso l'interno una offensiva diretta - secondo un'espressione francese - a "rompere in due l'Italia"; basterà una prima ondata di 60-70.000 uomini, cui dopo 8-10 giorni se ne aggiungano altrettanti. A una simile minaccia deve opporsi anzitutto la flotta, poi vanno approntate difese sul litorale e sbarramenti all'interno della Toscana per puntellare l'intervento delle truppe mobili; se il nemico riuscirà a spingersi fino a Firenze e Pontassieve, la difesa imposterà la sua manovra a cavallo dell'Appennino, ma perché sia efficace è necessario controllare, sia verso nord che verso sud tutti i passi ad occidente della linea Firenze-Bologna; e ciò comporta un intervento di grandi proporzioni nella zona di Bologna per farne una regione fortificata capace di resistere ad attacchi provenienti sia dalla pianura padana che dalla Toscana. L'ultima sessione, presieduta di nuovo dal generale Luigi Mezzacapo, si svolge nel maggio 1883, avendo per tema la difesa dell'Italia meridionale ed insulare. Si riconosce unanimemente che la geografia del paese favorisce gli attacchi dal mare, e, nell'impossibilità di spendere le somme colossali che sarebbero necessarie, si vorrebbe collegare la difesa della Sicilia con quella della penisola facendo perno sullo Stretto, mentre alle scarse forze di presidio in Sardegna si chiede solo di tenere alta la bandiera il più a lungo possibile. Quanto al pericolo maggiore, che viene dalla "ipotesi di un grande sbarco nell'Italia meridionale", ci si affida a quello che c'è, riconoscendo "l'importanza della linea del Volturno come appoggio alle truppe della difesa delle provincie meridionali e come base ai ritorni offensivi contro il nemico che si sia reso padrone di Napoli". Gli interventi da effettuare subito devono adeguare a queste conclusioni le ferrovie esistenti, specialmente in Campania e nel Lazio. Prende il via un secondo piano delle fortificazioni, il cui programma originario comporta un miliardo di spese e quindi subisce drastici ridimensionamenti: saranno privilegiate le opere di difesa periferica e costiera, oltre al completamento di Roma e al riordino di Capua.

Gen. Giuseppe Salvatore Pianell

In quel medesimo anno 1883 il Capo di S. M. dell'esercito Cosenz offre truppe alla Germania, che Berlino rifiuta, ritenendo che il modesto apparato militare italiano non possa dare un aiuto diretto; reitera invece

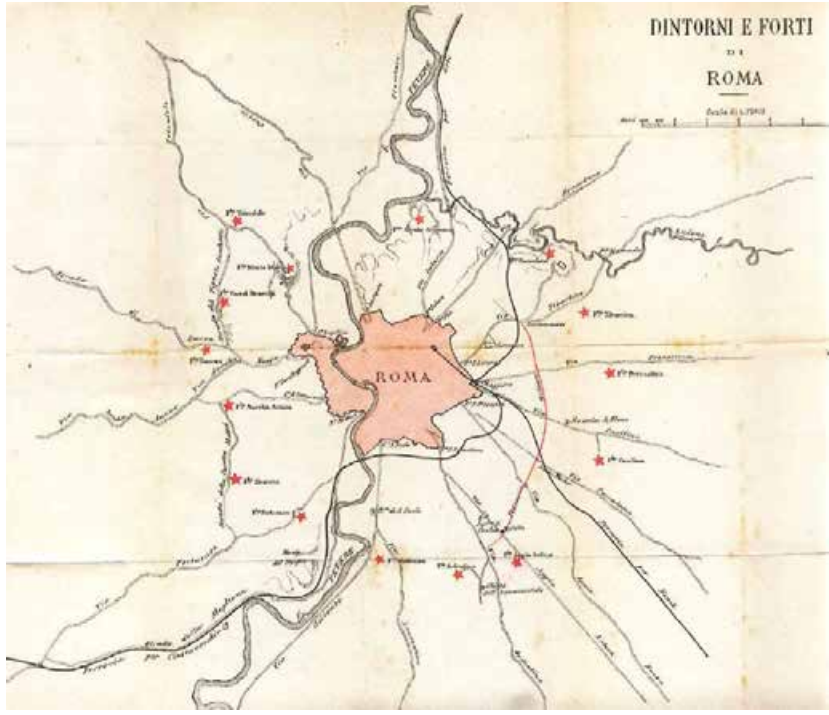
la richiesta di sempre, ossia di attaccare sulle Alpi per trattenervi il maggior numero possibile di forze francesi. Ma l'offerta di Cosenz è nata proprio per evitare una simile azione, da cui ci si attendono solo sacrifici sanguinosi e inutili, mentre una presenza italiana sul decisivo fronte germanico promette minori costi e migliori frutti politici. In giugno l'addetto militare a Parigi informa che gli ufficiali della Scuola di guerra studiano il tema di un'offensiva anfibia contro l'Italia meridionale e che, secondo il "Temps", *le défaut de la cuirasse* va individuato nella zona di Napoli.

Su tale presupposto e su quello di una guerra improvvisa, Esercito e Marina conducono in ottobre le loro manovre a partiti contrapposti. La Marina suppone che la squadra sia bloccata nella base di Spezia dalla più potente flotta nemica, ma che una divisione, dislocata a Gaeta, riesca a intervenire contro la scorta al convoglio impegnandola all'altezza di Fiumicino: entrambe le forze navali subiscono gravi danni, però i francesi raggiungono il golfo di Pozzuoli e vi sbarcano due corpi d'armata, più una divisione sulla spiaggia del lago di Patria. Se ne trae l'insegnamento che i servizi di esplorazione vanno migliorati e che la localizzazione della squadra va riesaminata attentamente, perché se base della squadra fosse stata Gaeta, probabilmente il nemico non avrebbe tentato la spedizione. Una volta avvenuto lo sbarco, le forze avversarie vengono affrontate dall'esercito, che per non arrecare danni alla città si ritira in ordine da Napoli e dalle zone direttamente attaccate dal mare. La linea di difesa si attesta sulle alture casertane e su Capua, mentre fallisce un nuovo tentativo anfibio francese a Gaeta. Seguirà il contrattacco dell'armata peninsulare sulla riva destra del Volturno, dove stabilirà un robusto argine difensivo facendo perno sulla propria sinistra[11].

In realtà, il problema della guerra contro l'Italia è stato affrontato in Francia dal ministro della Guerra Berthaut fin dal 1877, in una visione di lungo periodo orientata alla difesa. Nel 1880 anche i transalpini si dotano di truppe alpine e nel marzo successivo costituiscono cinque fortezze (Besançon, Langres, Grenoble, Briançon e Nizza-Villafranca) destinate a sostenere la difesa d'arresto. A regime, sulle Alpi viene schierata l'8a armata, che comprende il XIV e il XV corpo, col proposito, se possibile (Italia neutrale o blindatura affidabile del

[11] Lettere riepilogative del Tenente Generale Giuseppe Pianell a S. E. il Ministro della Guerra, s.d. (dicembre 1882) e del Tenente generale Luigi Mezzacapo allo stesso del 22 giugno 1883, AUSSME, F 4 Ordinamento e Mobilitazione, busta 47, fasc. VI e VII; Colonnello C. Marchesi a ministro della Guerra, Parigi, 1° giugno 1883, AUSSME, G 29, Addetti militari. Francia, busta 3; Corpo di S. M. Manovre con quadri dell'ottobre 1883, AUSSME, G 24 Corpo di S.M. Corrispondenza, busta 30; Gabriele, cit., pp. 418-78.

confine), di attingervi uomini per altri fronti. Nei primissimi giorni di ostilità si cercherà di occupare qualche "posizione dominante" locale, approfittando della lentezza della mobilitazione italiana. E' evidente che "fino a quando il generale comandante dell'8a armata disporrà solo delle forze descritte, non potrà pensare ad una invasione della pianura del Piemonte"[12], meno che mai quindi ad allargare il fronte sulla Riviera di Ponente.



Nell'ottobre 1884 il tenente generale Cesare Ricotti Magnani sostituisce il pari grado Emilio Ferrero al ministero della Guerra di Roma: quanto il suo predecessore è stato "offensivista" Ricotti è "difensivista"; propende al pessimismo sulle prospettive di un conflitto armato, teme l'invasione del territorio nazionale, sia dalle Alpi che da un

[12] Cfr E. Bureau, *Nos frontières*, Paris, Jouvet, 1887; M. Gabriele, *Ferdinando Acton* e *Simone Pacoret de Saint Bon*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, rispettivamente 2000 e 2002, *passim*, specie per quanto riguarda le manovre (relazioni in appendice) e l'uso della Maddalena, chiamata "Estuario". Dal lato francese l'orientamento difensivo della seconda metà degli anni '80 sarà poi riconfermato dal generale Berge, che pensa di poterlo gestire con 315.000 uomini, fidando sui vantaggi derivanti dalle condizioni geografiche e dalle fortificazioni.

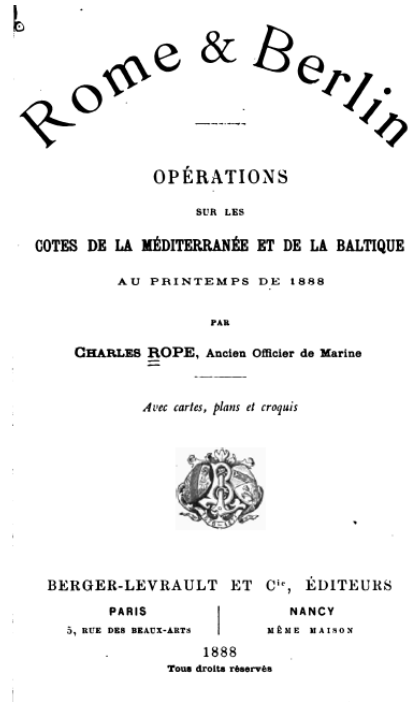
grosso sbarco, ed è preoccupato per Roma che considera sotto scacco di una azione anfibia condotta tra l'Argentario e Terracina. Nel 1883 la contromanovra tra la capitale e Bracciano è stata un mezzo fallimento, nel 1884 e nel 1885 ci si è convinti della necessità di dislocare un nerbo consistente di truppe sotto i colli Albani o a Maccarese, nel 1886 si suppone che gli invasori siano già in possesso di Frosinone e minaccino un nuovo sbarco a Civitavecchia. Nell'estate 1884 l'addetto militare a Parigi, proprio segnalando un rinnovato attivismo francese, ha fatto sapere che si prevede di schierare 16 corpi sul fronte tedesco e 2 soli, formate da brigate miste e non da divisioni, su quello italiano, né in seguito risultano cambiamenti.

Admiral Sébastien-Nicolas-Joachim Lespès (1828–97)

E' vero che contro la Germania la *Marine Nationale* non prevede niente perché è rivolta solo all'Italia, però le manovre navali del 1885, dirette dal Saint Bon, utilizzando la Maddalena contro una flotta francese che trasporta un corpo d'armata d'invasione, danno risultati positivi. La pubblicistica militare italiana continua a considerare la Francia come il nemico, tuttavia il quadro generale diventa meno isterico: il tenente colonnello Giuseppe Perrucchetti conviene col Bonamico sull'opportunità di accontentarsi di 10 corpi d'armata e spendere di più per la flotta, poiché entrambi riconoscono che la difesa della valle del Po si intreccia "con la valutazione della effettiva possibilità di sbarchi francesi sulle nostre coste". La Regia Marina è più sicura di sé e appare più rinfrancata, anche se nel dicembre 1886 la Commissione Volpe evidenzierà ancora una volta al ministro Benedetto Brin la difficoltà di difendere 10.000 km di coste; l'utilizzazione sempre più frequente della Maddalena consente una migliore copertura difensiva e potrà in avvenire, con l'impiego di unità veloci, aprire anche insperate prospettive offensive nel bacino occidentale del Mediterraneo.

I francesi se ne accorgono, con irritazione crescente: nel 1883 l'ammiraglio Lespès, Capo di S. M. della *Marine Nationale*, parlando con l'addetto militare italiano, Colonnello Marchesi, si complimenta per le manovre navali, ma dice di capire bene che se la marina italiana vuole agire in attacco, avrà il proprio centro alla Maddalena; nel 1886 il

ministro della marina Aube - che già in precedenza ha accompagnato le sue congratulazioni di cortesia per le manovre dalla Maddalena con l'ammonimento che la spada della Francia è in grado di infliggere colpi mortali per terra e per mare – si mostra apertamente minaccioso con l'addetto navale Mirabello, affermando che se in caso di ostilità toccherà a lui comandare la squadra, condurrà spietatamente *raids* e bombardamenti contro i centri costieri anche in contrasto con le direttive del governo; nel 1887 l'ammiraglio Alquier, anch'egli Capo di S. M. della Marina, informerà ruvidamente lo stesso Mirabello che le costruzioni navali italiane disturbano molto[13].


Rome & Berlin

OPÉRATIONS

SUR LES

COTES DE LA MÉDITERRANÉE ET DE LA BALTIQUE

AU PRINTEMPS DE 1888

PAR

CHARLES ROPE, Ancien Officier de Marine

Avec cartes, plans et croquis

BERGER-LEVRAULT ET Cie, ÉDITEURS

PARIS 5, RUE DES BEAUX-ARTS | NANCY MÊME MAISON

1888

Tous droits réservés

In realtà l'elemento più importante nel lungo periodo sarà l'ossessivo timore francese del fronte tedesco, eccitato anche dalla letteratura e dal giornalismo della *revanche*, i quali predicano ogni giorno che il vero pericolo viene di là. Ogni capacità militare va diretta in quella direzione perché la decisione della guerra verrà dallo scontro terrestre franco-tedesco, mentre si conferma la difesa sul fronte italiano. Del resto, il confine alpino è blindato sui monti da entrambe le parti, e la strategia francese vi si adatta, sfruttando le maggiori possibilità economiche per finanziare interventi massicci, nel quadro della filosofia che il ministro della Guerra esporrà al Comandante dell'armata delle Alpi nel marzo 1913, ma che dopo il primo rinnovo si può applicare a quasi tutto il periodo della Triplice: "Con un milione non si può creare un reggimento, ma sì un'opera che consenta di portare un reggimento dalle Alpi ai Vosgi". Nessun dubbio sulla costante superiorità della flotta francese, che nel 1886 l'addetto navale italiano sottolinea ancora una volta, però nel 1893 si scrive apertamente a Parigi che "in Europa, sul

[13] Botti, *cit*., pp. 54-64. Colonnello Marchesi a ministro della Guerra, 14 novembre 1883, AUSSME, G 29 Addetti militari, Francia, busta 3; G 23, Scacchiere occidentale, busta 24-25; CV G. B. Mirabello a ministro della Marina, 23 maggio 1884, 30 settembre 1886, 28 febbraio 1887, AUSMM, Base, busta 122, fasc. 2.

territorio di una grande nazione armata, non temiamo di dire che lo sbarco… diventa una impossibilità”[14].

Da parte italiana intervengono altri fattori favorevoli: il primo rinnovo della Triplice, nel 1887, è accompagnato da una serie di accordi che rafforzano la posizione mediterranea del Regno e gli consentono un avvicinamento all’Inghilterra, mentre la Francia rimane fuori dalla nuova rete di accordi. Va peraltro chiarito che l’intesa con Londra non assume mai i termini sperati a Roma, specialmente da Crispi, sia perché gli inglesi sfuggono sempre al rischio di doversi impegnare nella difesa della ”lunga linea delle coste italiane”, sia perché – come dice Salisbury – “la politica è mutevole come il clima di queste isole”[15]. Tuttavia, quando il 21 gennaio 1888 lo *Standard* di Londra lancia la notizia di straordinari preparativi navali a Tolone e corre voce che i francesi meditino un colpo di mano a Spezia, il primo ministro inglese pensa di distaccare 6 navi da battaglia della flotta di casa a Gibilterra – anche se poi non ci vanno, restano “pronte a muovere” - e il 14 febbraio l’ammiraglio Hewett conduce una squadra inglese a visitare Genova: in realtà la visita è prevista da un precedente programma, però scoraggia

[14] M.D.B.G., *Des opérations maritimes contre les côtes et débarquements*, Paris, Imprimerie Nationale, 1893, p. 70. Non è un caso che dalla fine di quell’anno “ogni idea di azioni offensive, sia pure tattiche, contro l’Italia, fu completamente abbandonata dall’esercito francese”, vedi M. Mazzetti, *L’esercito italiano nella Triplice Alleanza*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1874, pp. 131-34.

[15] Cfr E. Serra, *L’Italia e la ‘grande svolta’ della politica inglese nel Mediterraneo (1895-1896)*,in “Rivista di studi Politici Internazionali”, XXXIII, 1966, 3, pp. 11-12.

eventuali intenzioni ostili e lascia l'impressione di una certa intesa navale italo-inglese. Fatto sta che dopo una settimana il ministro della marina francese, Krantz, sarà largo di chiarimenti e dichiarazioni distensive[16].

Nell'inverno 1888 tra Italia e Germania è stata stipulata una convenzione militare che in caso di guerra prevede il trasferimento in Germania, all'estrema sinistra dello schieramento germanico, della III Armata italiana, al fine di concorrere alle operazioni offensive contro la Francia: politicamente la mossa promette di essere pagante perché in tal modo il Regio Esercito potrà concorrere al successo decisivo dei tedeschi, mentre sul fronte delle Alpi non c'è alternativa a un sanguinoso e inutile attacco in montagna. Certo, per 30 anni ancora accadrà all'Italia triplicista di attraversare altri momenti di ansia per supposte minacce dal mare e timori di sbarchi avversari sul proprio litorale[17], ma non saranno affrontati con l'assillo, la propensione al panico, la quasi isteria

---

[16] Cfr M. Gabriele, *Tanto rumore per nulla*, in "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare", XVII, 2003, 2 (giugno), pp. 9-104.

[17] Per lunghi anni Roma pendola tra Londra e le capitali alleate alla vana ricerca di un sostegno navale: ricordiamo soltanto che nel dicembre 1888 l'ambasciatore inglese dice al ministro della Marina Brin "che l'Italia faceva meglio a non contare sull'assistenza dell'Inghilterra per la difesa delle sue coste" (A. J. Marder, cit., pp.142-43) e che quando il pendolo, nel marzo 1889, ritorna su Vienna, il carteggio tra il ministro degli Esteri Kalnoky e l'ambasciatore a Roma Bruck mostra chiaramente la ben scarsa volontà di aderire alle richieste dell'Italia (M. Gabriele, *Le Convenzioni navali della Triplice*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1969, pp. 67-69). Indici di serie preoccupazioni vanno considerati gli studi del contrammiraglio Corsi del marzo 1889, intitolato *Idee generali intorno all'ipotesi di guerra con la Francia*, e dell'ammiraglio Bettolo dell'ottobre 1897, intitolato *Danni che potrebbe soffrire l'Italia in una guerra contro una grande potenza navale* (AUSMM, Base, busta 135, fasc. 2 e busta 171, fasc. 5). Tra il 1891 e il 1893 si consuma il fallimento della missione Volpe a Berlino e Vienna per ottenere un sostegno navale; e Cristoforo Manfredi (*L'Italia deve essere potenza terrestre o marittima?*, a cura di Riccardo Nassigh, Roma, Edizioni Forum di Relazioni Internazionali, 1996, p.53) conferma nello stesso 1893: "Il problema della difesa d'Italia non è risoluto né risolvibile in modo soddisfacente finché la flotta non sia in grado di difendere la frontiera marittima come l'esercito è ormai in grado di difendere la frontiera terrestre". Nel 1896-1897, infatti, si torna a studiare l'ipotesi di sbarchi nemici in Tirreno dall'Arno a Napoli e nel 1899 esce la famosa *brochure panique* di G. Limo (con lo psudonimo Argus, *La guerra del 190…*, La Spezia, Lega Navale). Una Sottocommissione centrale per la difesa delle piazze marittime, presieduta dall'ammiraglio Carlo Mirabello, lavora dall'ottobre 1900 al febbraio 1901, ma non pare con gran costrutto se ancora nel marzo 1914 Pollio le considera "indifese" (Gooch, cit., p. 166). Curioso infine che nel 1909 gli inglesi, ormai ostili alla Triplice, considerino Malta a rischio di attacco dagli italiani, i quali invece nel maggio 1911 imposteranno le proprie manovre sull'ipotesi che due corpi d'armata nemici siano sbarcati nel bacino dell'Arno e puntino a Roma, soffermandosi sulle contromanovre utili (AUSSME, F 4 *Ordinamento e mobilitazione*, busta 99).

dei primi anni. Anzi, mano a mano che il tempo passa, sebbene non manchino autorevoli richiami alla realtà, azioni anfibie e sbarchi in territorio francese saranno studiati in Italia[18].

Comunque, grandi o piccole che siano, tutte le preoccupazioni del prima e del dopo circa uno sbarco francese in Italia durante il periodo della Triplice alleanza sono completamente infondate. I francesi non programmano mai uno sbarco strategico o comunque un'operazione impegnativa dal mare contro l'Italia. Il solo tipo di attacco ipotizzato nel corso del tempo concerne, nel 1888, un'azione di *commandos* contro la ferrovia costiera in Liguria al fine di distruggere o danneggiare qualche ponte: se l'operazione verrà tentata, gli incursori saranno trasportati, attesi e reimbarcati dagli avvisi *Papin* e *Inconstant*[19]. Cercando almeno qualche studio, in mancanza di decisioni operative, sono state condotte lunghe e accurate ricerche negli archivi della Marina e dell'Esercito francesi presso il castello di Vincennes, a Parigi. Non c'è nulla e lo stesso Servizio Storico della *Marine Nationale*, che ha voluto continuare le ricerche estendendole anche a fondi non militari, ha scritto in proposito "che la consultazione delle corrispondenze provenienti dal Ministero della Guerra, dal Ministero degli Affari Esteri, dai Consoli e dagli archivi relativi alla guerra d'Italia, conservati al Servizio Storico della Marina a Vincennes, non ha consentito di trovar traccia di un progetto di sbarco in Italia tra il 1881 e il 1901"[20]. Solo un fantasma quindi, solo uno spettro e la paura ereditata dalla prima Triplice hanno

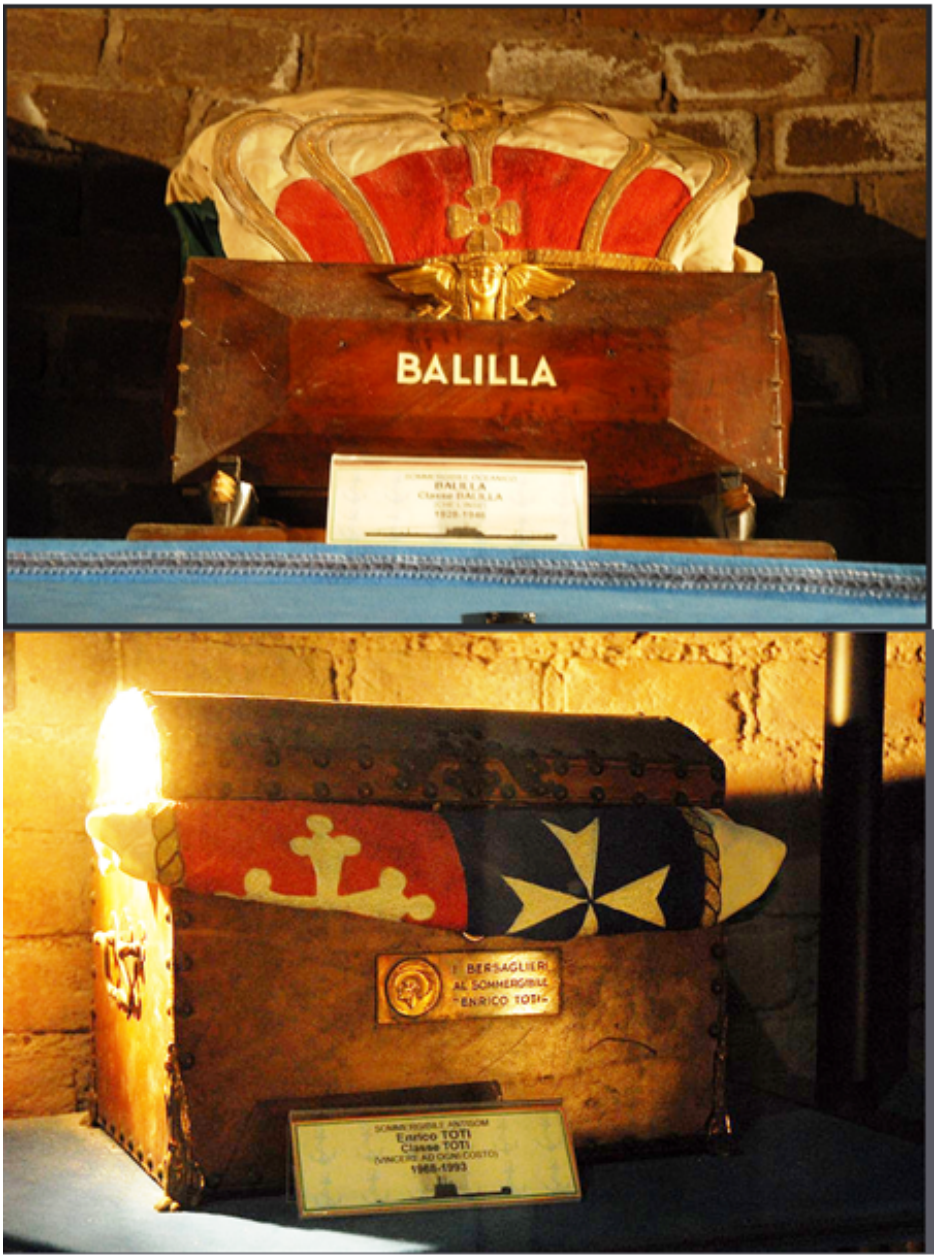
---

[18] A fine 1890 lo S.M. dell'Esercito pensa ad uno sbarco in Provenza correlato con l'attacco principale da terra: sono incaricati di studiare il problema il TC Ponza di San Martino e il CC Aubry, che non considera l'operazione "cosa a tentarsi"; peraltro nel maggio 1891 si conviene tra il capo di S. M. dell'esercito Cosenz e il ministro della Marina Saint Bon per uno sbarco importante, ma previo dominio del mare. Nel 1900 Roma ottiene dagli alleati una prima Convenzione navale che però stabilisce teatri operativi separati, ciò malgrado la regia marina è incoraggiata ad individuare i punti migliori per sbarcare in Corsica. Dopo la guerra di Libia si torna a immaginare un'azione anfibia coordinata con una offensiva terrestre verso Nizza, che eviterà di mandare in Germania la 3a armata. Ma il 1913 porta la seconda Convenzione navale triplicista che prevede una concreta, per quanto rischiosa, collaborazione operativa; così a fine anno viene ripristinata la Convenzione militare e la cooperazione navale alleata nel bacino occidentale induce a perseverare nell'idea dello sbarco sulla costa francese, per attuare il quale il comandante Augusto Capon preparerà un progetto completo in 9 fascicoli (Vedi Gabriele, *La frontiera, ecc.*, cit. pp. 320-23).

[19] Istruzioni speciali alla Marina francese in caso di guerra con l'Italia (1888), AUSMM, Base, busta 135, fasc. 2

[20] Lettera (Parigi, 8 dicembre 1999) all'autore del contrammiraglio J. P. Beauvois, Capo *pro tempore* del *Service Historique de la Marine Nationale*.

convinto i capi militari e politici italiani per decenni a temere come reale, se non imminente, la minaccia dell'invasione dal mare; e il timore di uno sbarco nemico in Tirreno o in Mar Ligure, che trova posto nell'immaginazione pubblicistica ma non in quella degli Stati Maggiori francesi, per molto tempo viene creduto concreto sottraendo per tanti anni alla difesa del confine od alla collaborazione con gli alleati la IV armata italiana e le truppe dislocate nella penisola e nelle isole per una difesa contro un'offesa che non c'è.



Roma, Sacrario delle Bandiere della Marina Militare
Foto 31 marzo 2007 di Luigi De Rosa, creative commons)

Via col vento

Ufficiali della R. Marina nei lager tedeschi

di Mariano Gabriele

Nell'archivio romano dell'Ufficio storico della Marina militare esiste un "fondo Santoni", formato nel tempo in cui Alberto ne riordinava e arricchiva le carte. Uno dei documenti più interessanti del fondo è la relazione del TV Giuseppe Brignole sugli avvenimenti occorsi dopo l'8 settembre 1943, data nella quale l'ufficiale si trovava al Pireo, in comando della TP *Calatafimi*: alle spalle aveva una lunga e gloriosa esperienza di guerra su quella unità, illustrata dal conferimento di una medaglia d'oro e due di bronzo al valor militare[1]. Per questo motivo i tedeschi insistettero

[1] Nella notte fra il 13 e il 14 giugno 1940, la III squadra francese, basata a Tolone, eseguì l'operazione "Vado", ossia il bombardamento di Vado-Savona e di Genova, Al comando dell'ammiraglio Duplat, uscirono la 1a e la 2a divisione incrociatori e la 1a, la 3a, la 5a e la 7a divisione CT: complessivamente, una formazione navale potente e veloce, composta da 4 incrociatori pesanti e 11 CT; sommergibili e aerei sorvegliavano eventuali rotte d'intervento dalle basi italiane. Poco dopo le 4, la squadra si divise in due gruppi, uno puntò su Vado e l'altro su Genova: questo comprendeva gli incrociatori *Dupleix* e *Colbert*, coperti e sud dalla 7a divisione CT, a nord e ad est dalla 3a divisione. La flotta italiana era concentrata a Taranto e nel mare di Genova si trovava in quelle ore soltanto la TP *Calatafimi*, una silurante degli anni '20 comandata dal TV di complemento Giuseppe Brignole; alle 4,10 fu avvistato il nemico a 10.400 m che aprì il fuoco per primo colpendo solo con schegge la TP che serrando a 3.000 m lanciò due siluri e subito dopo altri due senza colpire: il tiro avversario la inquadrò ma non riuscì a centrarla e, continuando a sparare con i pezzi di poppa mentre prendeva caccia verso Genova, il *Calatafimi* fallì il lancio degli ultimi due siluri: uno, forse per un'accostata troppo rapida, non poté essere messo in punteria, l'altro rimase appeso al tubo di lancio, metà dentro e metà fuori. Per questa azione fu conferita al Brignole la medaglia d'oro. Quelle di bronzo furono motivate dal salvataggio dei naufraghi della petroliera *Proserpina*, silurata da aerei nemici il 26 ottobre 1942 nel Mediterraneo orientale, reso difficile per la benzina in fiamme riversatasi nella zona circostante, e da un riconoscimento generale per le capacità professionali e lo spirito combattivo dimostrati nelle missioni di guerra nel Mediterraneo dal 22 giugno 1942 all'8 settembre 1943. Vedi – anche per gli imbarchi di guerra e le 237 missioni, di cui 202 di scorta, svolte in Adriatico ed Egeo per la Grecia e l'Albania, nel Tirreno e nel Mediterraneo centrale per la Libia e la Tunisia – l'estratto dallo Stato di Servizio in Archivio Storico della Marina Militare, Roma (indicato in seguito con AUSMM), Biografie Ufficiali, busta 33, fasc. 21. Il *Calatafimi* di-

molto nei giorni seguenti al fine di averlo con loro, con lusinghe e promesse, offrendogli perfino il comando di una nave germanica, quale che lui volesse, in Mediterraneo o nel Mare del Nord.

Ma il comandante di Marisudest – CF Del Grande con funzioni di CV - in una riunione del 10 settembre aveva già dato le direttive agli ufficiali della Regia Marina al Pireo: ricevere ordini solo dal governo legale, negare ogni collaborazione personale e impegnarsi a convincere gli equipaggi a tenere il medesimo atteggiamento. Alla notizia dell'armistizio, i tedeschi costrinsero i marinai a sbarcare e li confinarono in un ex orfanotrofio, dove anche gli ufficiali, di loro volontà, li raggiunsero. Nessuno accettò le profferte tedesche. Il Comandante superiore germanico "aveva sin dai primi giorni assicurato…che tutti i militari italiani di terra e di mare sarebbero stati trasportati in Italia Settentrionale con ferrovia in ragione di due o tremila al giorno"[2]: così il "25 settembre 1943 si partì dal Pireo, diretti per l'Italia", marinai e ufficiali insieme su un treno composto da carri bestiame piombati, che percorse un lungo e contorto itinerario senza alcuna considerazione delle sofferenze dei reclusi. Giunse infine in Germania, dove gli ufficiali vennero separati dagli equipaggi e derubati della valuta che non riuscirono a nascondere. Il 20 ottobre furono internati nel lager di Leopoli, in Polonia, dove Brignole assunse la carica di Fiduciario e Anziano del campo, continuando in tale veste ad opporsi

slocava a pieno carico 1.214 t, varato nel luglio 1924 era nato come CT, declassato poi a TP negli anni '30, cfr *I cacciatorpediniere italiani*, a cura di G. Fioravanzo, P.M. Pollina, G. Riccardi, F. Gnifetti, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1966, pp.196, 212-13.

[2] *Relazione sui campi di prigionia in Germania*, del TV Giuseppe Brignole, s.d., trasmessa dal Ministero della Marina a quello della Guerra il 10 aprile 1946, AUSMM, Fondo Santoni, busta 16, fasc., 2 bis, pp. 1-3.

alle pressioni esercitate sui prigionieri perché aderissero alla Repubblica Sociale o collaborassero con i tedeschi[3].

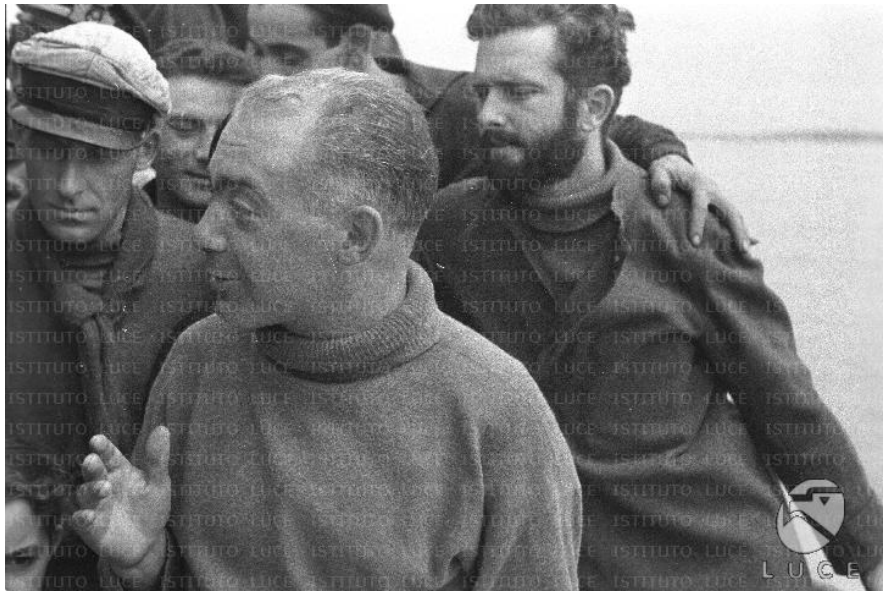
Nel Baltico le cose andarono in modo diverso. Il TV Augusto Biagini scrive:

> "L'8 settembre 1943 mi trovavo, in qualità di comandante, sul Smg S. 2 a Pillau ove partecipavo alle esercitazioni di attacco e lancio insieme ai Smg tedeschi[4]. Nella notte dello stesso giorno ero uscito per eseguire gli

[3] Ufficiali e rappresentanti della RSI si alternavano ai tedeschi per convincere gli internati ad aderire e a collaborare, non lesinando lusinghe e promesse. Tuttavia Brignole si rese conto che il maggiore degli Alpini Vaccari faceva in pubblico lo stesso discorso reboante degli altri fascisti repubblicani, ma in separata sede consigliava, invece di affrontare il rischio di languire e morire in prigionia, di tornare comunque in Italia per poi, una volta in patria, "prendere le misure che ciascuno credeva opportune". In proposito la Relazione recita: "Un giudizio sereno sopra questo Ufficiale è difficile dare. Mentre nel suo discorso a tutti gli Ufficiali di Leopoli sembrava fervidamente convinto della fede Fascista indicando come giusta la causa impugnata da Mussolini, invece si seppe che molti Ufficiali erano riusciti a raggiungere l'Italia e a darsi alla macchia col suo aiuto e con la sua approvazione", cosa che, insieme ad altre azioni, nell'estate del 1944 gli valse l'esonero dalla propaganda nei campi. La Relazione prosegue: "A causa di queste missioni circa il 12% degli Ufficiali presenti nel campo optarono. Molti di essi si presentarono a me giustificando il loro passo asserendo che in Italia avrebbero preso parte al movimento partigiano contro i tedeschi; io risposi che solamente con le loro azioni future avrebbero potuto giustificare il loro passo presente", *Ibidem*, p. 4. Di Marcello Vaccari parla anche G. Schreiber, *I militari italiani internati nei campi di concentramento del Terzo Reich. 1943-1945*, Roma, S.M.E. Ufficio Storico, 1997, pp. 513-20. Senza peraltro la pretesa di stabilire un collegamento diretto con quanto riportato nella Relazione del Brignole, non sembra fuori luogo ricordare che Concetto Pettinato, direttore fascista de "La Stampa" di Torino, nell'articolo di fondo del 21 giugno 1944 intitolato "Se ci sei batti un colpo", ebbe a scrivere: "gli ufficiali internati in Germania si fanno arruolare soltanto per tornare in patria e poi disertare", cfr F. W. Deakin, *Storia della Repubblica di Salò*, Torino, Einaudi, 1963, pp. 687-88.

[4] Da Betasom, dipendevano 8 smg destinati a missioni di trasporto in Estremo Oriente, che dovevano essere ceduti alla Germania, la quale avrebbe dato in cambio 9 smg da 750 t che erano a Danzica con equipaggi italiani in addestramento. Da Roma fu inviato a Grossi, alle 21,08 dell'8 settembre, un telegramma che ordinava la distruzione dei smg italiani, ma non è stata accertata l'ora d'arrivo del messaggio, mentre è certo che alle 22,30 il capo di S.M. dell'armata tedesca di Bordeaux incontrò il Grossi e ne ricevette assicurazione che non ci sarebbero stati atti di sabotaggio e nulla sarebbe stato distrutto. A Bordeaux si trovavano solo due smg italiani, il *Finzi* e il *Bagnolini*, che furono consegnati ai tedeschi. A Danzica, naturalmente, i tedeschi ripresero i smg che dovevano passare agli italiani e che per il momento erano contraddistinti dalla sigla S. seguita da

ultimi lanci contro convoglio scortato, ed il mattino dopo dovevo rientrare a Danzica avendo terminato il periodo di esercitazioni col nuovo Smg .



Il comandante Enzo Grossi con gli Ufficiali di Betasom
(Archivio Luce, Senato della repubblica)

Appena eseguiti gli ultimi lanci mi vennero vicino due torpediniere che mi segnalarono di rientrare subito in porto. In navigazione, sotto scorta ravvicinata di dette, ebbi la comunicazione dal mio ufficiale di rotta che la radio aveva trasmesso la notizia dell'armistizio dell'Italia. Appena attraccato alla banchina inviai l'equipaggio in dormitorio e io stesso mi avviai in preda alle emozioni più disparate. Poco dopo si presentarono nella mia stanza tre Ten. di Vascello tedeschi armati di mitra e mi ordinavano di consegnare subito il Smg. Eseguii gli ordini senza protestare, e dopo un'accurata visita consegnai il Smg. Furono subito sequestrate le armi a tutto l'equipaggio me compreso e mi fu comunicato che rispondevo con la mia persona di qualsiasi atto di ribellione da parte di esso. Il dormitorio e la mia stanza furono piantonati da sentinelle armate di mitra. Il mattino dopo il Comandante in 2° della scuola mi venne a trovare e mi confermò che l'Italia aveva chiesto l'armistizio e che il mio equipaggio doveva ritenersi agli arresti a meno che non avesse accettato di continuare la guerra contro il comune nemico. Io risposi che non potevo prendere nessuna de-

un numero da 1 a 9. Cfr G. Fioravanzo, *La Marina dall'8 settembre 1943 alla fine del conflitto*, vol. XV de " La Marina italiana nella seconda guerra mondiale", Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1971, pp. 87 e 104-06.

> cisione senza ricevere disposizioni dal comando di Bordeaux da cui dipendevo. Chiesi se potevo mettermi in comunicazione con Danzica e con Bordeaux; mi fu risposto che era impossibile. Dopo due giorni fui chiamato dal comandante della scuola il quale mi comunicò che il comandante Grossi aveva deciso di continuare la guerra insieme con i tedeschi. Io feci presente che non potevo prendere alcuna decisione se non avevo la possibilità di mettermi direttamente in contatto col comandante Grossi. Dopo una diecina di giorni, durante i quali io non ebbi alcuna notizia dall'Italia perché gli apparecchi radio erano stati sequestrati, giunse il comandante Grossi con una torpediniera da Danzica. Fece riunire tutto l'equipaggio e comunicò all'assemblea che una parte della marina italiana aveva tradito l'alleato tedesco, che il Ministero si era sciolto, non esisteva alcun comando centrale, e che non avendo egli ricevuto alcuna disposizione, agendo con coscienza del dovere riteneva necessario salvare in parte l'onore della marina italiana con un'adesione in massa di tutto il comando Atlantico. Aggiunse che già a Bordeaux e a Danzica ciò era avvenuto salvo qualche rara eccezione nel personale non navigante. Io e tutto il mio equipaggio ci mettemmo a disposizione del nostro Comandante superiore"[5].

Brignole riferisce che presto i tedeschi si resero conto che, tra gli ufficiali internati, quelli in S.P.E. erano i più intransigenti e li trasferirono "a Deblin (Ari Lager) a sud di Varsavia… per evitare propaganda contro la Repubblica e contro l'adesione al lavoro in Germania". A Leopoli come a Deblin i prigionieri erano "alloggiati in caserme in muratura con sufficiente riscaldamento. Il vitto… era scarso specialmente per gli elementi giovani e per coloro che per malattie o per altre cause deperivano e non avevano possibilità di ripresa. Mancavano i medicinali". All'arrivo nel campo di Deblin gli ufficiali internati furono ammassati in un camerone, dove militari di truppa della Gestapo, sotto la direzione dei loro Ufficiali, perquisirono i loro bagagli e le loro persone,

> "denudandoli e togliendo loro tutto ciò che al militare tedesco faceva comodo. Furono sottratte di preferenza monete, valuta d'ogni genere, oggetti preziosi o comunque utili (macchine fotografiche, binocoli, strumenti nautici, vestiti, tutte le camicie di seta, scarpe in buono stato, pezzi di cuoio, posate che sembravano d'argento, ecc.). Durante la permanenza nel campo periodiche perquisizioni venivano compiute nelle baracche con gli stessi sistemi usati all'arrivo nel campo, e senza che il Comando tedesco rilasciasse alcuna ricevuta degli oggetti requisiti. Durante la perquisizione

[5] Relazione del TV Augusto Biagini (destinata probabilmente alla Commissione d'Inchiesta Speciale – CIS), AUSMM, Fondo RSI, busta E, fasc. 14.

> tutti gli ufficiali alloggiati nelle baracche venivano tenuti all'esterno, malgrado la neve e la bassa temperatura, dai 5 ai 10 gradi sottozero, per tutta la durata dell'ispezione che normalmente si prolungava dalle cinque alle sei ore. Scucivano giacche e pastrani per visitare entro le fodere, scucivano le suole delle scarpe per cercarvi monete d'oro, preziosi e valuta. Questa opera di rapina era diretta dal capitano Crack della Polizia Militare"[6].

La vita era molto dura nei lager della Polonia: ai disagi e alle sofferenze indotte dalla carenza di cibo e di vestiario, come pure dagli alloggiamenti assolutamente inadeguati, si aggiungeva un atteggiamento punitivo da parte dei custodi, mentre ogni tentativo di resistenza o di fuga veniva punito con ferocia. Sottufficiali e soldati potevano essere legittimamente costretti a lavorare ed essere quindi sfruttati per la guerra tedesca, ma non gli ufficiali: pertanto, dal punto di vista dei carcerieri, quelli di loro che non collaboravano erano mangiapane a ufo che dovevano essere trattati con particolare ostilità. Simpatia e, nella misura del possibile, qualche aiuto veniva agli internati soltanto dai locali, e Brignole ne dà atto pienamente:

> "E' doveroso ricordare che la popolazione polacca ha dato numerose prove di generosità verso gli italiani. Lungo la ferrovia molta gente gettava sui nostri vagoni pane e mele col rischio di essere fucilati dalle sentinelle tedesche. Un convoglio proveniente da Prezmil per Deblin, durante una sosta in un villaggio polacco fu completamente rifornito dopo tre giorni di digiuno… Per le strade di Leopoli durante i trasferimenti la gente sfidava i calci di moschetto dei tedeschi per portarci pane e sigarette. Si seppe che il vescovo di Leopoli aveva preparato un pacco per ogni Ufficiale italiano in occasione del Natale 1944, ma che le autorità tedesche gli impedirono di farne la distribuzione. A Deblin durante la notte i polacchi gettarono pagnotte entro i reticolati in numero che oscillava sul centinaio per notte. Sembrava esistesse una organizzazione clandestina per aiutarci"[7].

---

[6] Relazione Brignole, cit., pp. 4-5.

[7] *Ibidem*, p. 6. Da altre fonti viene la memoria di episodi toccanti: Bruno Betta riferisce di una donna polacca, la quale, vedendo passare una colonna di internati che andava da Deblin ad Ari-lager, ottenne dalla guardia tedesca l'autorizzazione a dar loro i pomodori che aveva in una borsa, che però finirono rapidamente, e allora lei si mise a piangere: "piangeva: era il suo dono di lacrime, a ciascuno, …piangeva del suo stesso tormento e del nostro". Il 9 gennaio 1944, alla stazione di Zegrze, vicino a Varsavia, vennero dati a gruppi di bambini pagnotte da portare agli internati, fermi sul loro treno in attesa del cambio della scorta, ma i soccorritori furono respinti da sventagliate di mitra tedesche

Dopo una decina di giorni di confino molto somigliante alla detenzione, gli ufficiali e gli equipaggi dei sommergibili italiani del Baltico furono concentrati a Danzica. "Qui - scrive il TV Biagini – cominciai ad accorgermi che le parole del comandante Grossi non corrispondevano esattamente alla realtà, in quanto che vi era stata più di una non adesione negli Ufficiali imbarcati. Anche a Danzica non ebbi l'occasione di ascoltare notizie dell'Italia da fonti non controllate dai tedeschi, perché questi non ci permettevano di usare la radio per conto nostro". A dicembre, il personale di Marina italiano fu trasferito a Bordeaux, dove l'estensore del diario ritrovò amici e colleghi e gli parve

> "che effettivamente l'adesione del gruppo atlantico era stata quasi completa e che la maggioranza dei non aderenti era composta da personale destinato a servizi di terra. Mi fu subito dato l'incarico di organizzare il villaggio Delfinia ove abitavano gli equipaggi dei Smg e fui completamente assorbito dal lavoro, perché tutti gli equipaggi erano stati sbarcati e bisognava provvedere alla riattivazione di baracche, all'aumento dei servizi, per il numero superiore di personale da ospitare. Non mi curai perciò d'indagare su quello che ci aveva comunicato a Pillau il comandante superiore. Alla fine di dicembre io e il mio equipaggio prendemmo parte alla cerimonia del giuramento[8] che fu totale; le ragioni principali che portarono a questa adesione alla Repubblica Sociale Italiana furono: 1) l'esposizione non corrispondente al vero, da parte del Comandante Superiore, dei fatti avvenuti in Italia; 2) la lunga permanenza all'estero (dall'ottobre del 1940) in continuo contatto con i tedeschi; 3) Il senso di

---

sparate sopra la loro testa; dopo mezz'ora, sul binario parallelo a quello sul quale era fermo il convoglio degli internati, giunse sferragliando un piccolo treno locale: "ad ogni finestrino ci sono due o tre bambini, e in un attimo, mentre sgraniamo gli occhi come ad un miracolo, ci troviamo fra le mani, fra i piedi, i grossi pani con cui essi ci hanno bombardato, vincendo la loro battaglia… Torneranno a casa per i boschi, la sera" (cfr N. Betta,*I polacchi*, in P. Pisenti, *Il lungo inverno dei lager*, Roma, ANEI, 2° ediz., 1973, pp. 348-52).

[8] E' curioso che invece molti ufficiali di Marina passati alla RSI non avessero ancora giurato nell'estate 1944, motivo per cui Graziani si irritò e dispose che li si facesse giurare senza perdere altro tempo (cfr AUSMM, RSI, busta B 2, fasc. 17; busta E, fasc. 17): è possibile si trattasse soprattutto di inerzia burocratica, benché un altro documento del 3 febbraio 1945 affermi che detti ufficiali "se hanno aderito alla RSI tentano tutti indistintamente di provare che hanno fatto il doppio giuoco o per lo meno desiderano produrre documenti atti a dimostrare che hanno agito costretti da necessità ineluttabili", AUSMM, RSI, busta E, fasc. 4.

cameratismo che era nato e si era consolidato, attraverso la lotta comune e l'ospitalità cordiale che avevamo ricevuto dai tedeschi, che mi faceva apparire la non adesione un tradimento verso l'alleato col quale combattevamo da più di tre anni in fraterna collaborazione; 4) la mancanza di notizie sicure sul reale svolgersi dei fatti che portarono all'armistizio in Italia; 5) la comunicazione del comandante superiore che tutte le medaglie d'oro della marina avevano aderito; 6) l'assicurazione del comandante superiore che quanto prima avremmo ricevuto il comando dei Smg lasciati a Danzica; un particolare affetto mi legava al Smg che avevo dovuto abbandonare e per la bontà dell'equipaggio che era in gran parte quello del Smg Tazzoli del comandante Fecia di Cossato, e per la qualità del materiale e la grande manovrabilità del Smg in immersione che lo rendeva nettamente superiore a quelli in cui ero stato imbarcato fino allora; 7) il fatto che a Pillau ero riuscito primo in classifica alle esercitazioni di lancio, su tutti i comandanti tedeschi che avevano frequentato quel corso (circa sessanta) come mi fu comunicato dal comandante della scuola; 8) il fatto che era il mio primo comando ed avevo acquisito, attraverso le esercitazioni, la certezza di farmi onore nella imminente missione di guerra che dovevo intraprendere dopo una breve licenza; 9) l'incarico di comandante del villaggio Delfinia che assorbiva tutta la mia attività specialmente con l'arrivo di marinai dai campi di concentramento tedeschi, in stato veramente pietoso, e che bisognava far pulire, sfamare e vestire. Tale lavoro mi lasciava ben poco tempo che dedicavo completamente al sonno"[9].

Nel marzo 1944 gli ufficiali internati a Deblin furono trasferiti a Sandbostel, nella Germania nord-occidentale, non senza nuovi furti di qualsiasi oggetto potesse nascondere, a giudizio del persecutore tedesco, "biglietti segreti": questa operazione ebbe luogo

[9] Relazione Biagini, cit., pp. 2-3.

> "denudando la totalità degli Ufficiali in ambiente non riscaldato ed effettuando anche esplorazioni anali; la temperatura si aggirava a 10 gradi sotto zero".

Seguì una buona innaffiata ai prigionieri ed agli effetti che erano loro rimasti, e poi un lungo viaggio in carri bestiame sporchi, a digiuno, e una marcia a piedi di 14 km per raggiungere il campo X-B di Sandbostel; qui giunti, i malcapitati attesero più di un'ora sotto la pioggia, e finalmente

> "furono sottoposti ad una nuova visita personale e del bagaglio, e quindi ammassati in baracche prive di illuminazione, di riscaldamento, di posti letto e di paglia; con infissi in parte senza vetri e senza alcuna distribuzione di viveri caldi. Per riuscire a vincere il freddo durante la notte, i prigionieri si ammucchiavano a gruppi di quattro o cinque in modo da riscaldarsi reciprocamente… Nessun rispetto fu portato alla personalità, all'onore ed al grado degli Ufficiali italiani, i quali hanno avuto un trattamento inferiore a quello di tutti gli altri militari di truppa di altre nazionalità, esclusi i russi"[10].

Con poche varianti, l'esperienza di Brignole trova conferma nelle testimonianze provenienti da molti altri lager, dove rabbia, odio e spirito di vendetta caratterizzano il comportamento punitivo dei tedeschi verso gli ufficiali che non vogliono piegarsi[11]. Sottufficiali e soldati non possono sfuggire al lavoro schiavo, ma il settore di assegnazione, molto spesso casuale, comporta differenze notevoli sulla sicurezza e la qualità della vita: nei lavori agricoli si sta generalmente molto meglio che nelle cave e

---

[10] Relazione Brignole, cit. pp. 6-7. Alle rimostranze del Brignole per le ispezioni anali, fu risposto "che durante l'altra guerra un Ufficiale poté fuggire mercé l'aiuto avuto dalla vendita di un anello d'oro con brillante tenuto nascosto nell'ano".

[11] Il NO diventa una contrapposizione radicale caparbia, un punto d'onore: ne deriva la ferma volontà di tener fede al giuramento prestato a "quella patria che non abbiamo il diritto di infangare" e quello di rivendicare la dignità personale calpestata, così che "la libertà diventa il piacere di dire no" (Relazione Testa, alleg. 9 bis, 20 agosto 1944, Archivio ANEI, Roma, che in seguito sarà indicato con AA); "il generale Michele Di Gaetano, della Guardia di Finanza, lo scrive esplicitamente: "per il senso dell'onore, non cederò alla Repubblica Sociale Italiana" (Museo Storico della Guardia di Finanza, Roma – in seguito MSGF – Miscellanea, 615, fasc. 15; nel giugno 1944, riflettendo sul Risorgimento, il tenente Tullio Battaglia annota "il mio 'giuro' si è fatto gigantesco" (T. Battaglia, *Pagine di diario*, 10 giugno 1944, AA); il 31 dicembre, meno di un mese prima di essere assassinato, il generale Alberto Trionfi, che sta morendo di fame a Schokken, ribadisce il suo no (M. Trionfi, *Il generale Alberto Trionfi. Scritti e memorie dalla Grecia al lager. Un delitto delle SS,* Roma, ANEI, 2004, p. 310).

nelle miniere, nelle industrie o nelle opere edili e di sterro: quanto all'ambiente, la vivibilità dipende molto dai piccoli capi tedeschi a contatto diretto, che più sono anziani, più è possibile che siano comprensivi e umani.

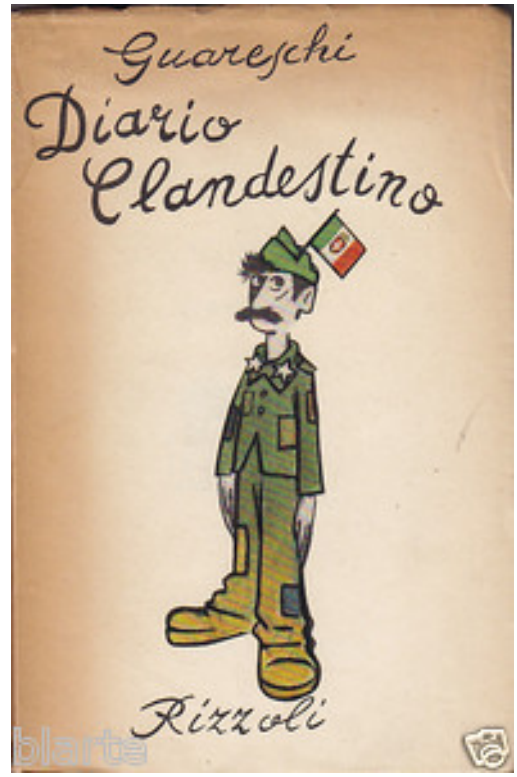
E se la temperie generale è ostile agli italiani, non mancano casi in controtendenza: la vedova di un ufficiale caduto in Russia sfida gravi rischi per dar da mangiare a un prigioniero; un ferroviere nazista che ha già perduto due figli in guerra tratta un giovane marinaio internato come se in lui riconoscesse il terzo figlio disperso in Atlantico; un'informativa della Marina poi, dell'inizio 1945, esagera addirittura spingendosi ad affermare che "i nostri prigionieri erano aiutati dalla popolazione civile tedesca"[12]. Nei lager, tra vessazioni e tragedie, succede di tutto: dal patetico al grottesco, da qualche aiuto insperato all'orrore più disumano. A Przemysl centinaia di sottotenenti di cavalleria della Scuola di Pinerolo, catturati prima del giuramento di fine corso, giurano clandestinamente fedeltà al re nelle mani del colonnello de Michelis, baciando un lembo della bandiera della torpediniera *Dezza* che l'ex comandante, internato anche lui, si nasconde addosso[13].

---

[12] O. Marchetti, *Per lui io ero forse il figlio perduto*, in Piasenti, cit., pp. 429-31; Ufficio Informazioni della R. Marina a generale Gazzera, Alto Commissario per prigionieri di guerra, Roma, 12 gennaio 1945, AUSSME, Diari di Guerra, busta 3039.

[13] *Militari caduti nei Lager nazisti di prigionia e di sterminio*, a cura del Ministero Difesa, Commissariato generale onoranze ai caduti, Roma, Difesa, 1975, pp. 79-80 e 93-94.

Dobbiamo alla penna di Guareschi qualche mezzo sorriso sulle vicende degli italiani nei lager, i quali "non muoiono mai neanche se li ammazzano" ed è quasi giocoso il racconto della conferenza tenuta il 7 gennaio 1945 a 500 internati dal "capitano del lavoro", il quale conclude sfidando ad uscire chi non avesse "realmente desiderio" di lavorare per i tedeschi: "Allora tutti uscirono e il capitano rimase solo a guardarsi in faccia con l'interprete"; ma quando lo scrittore racconta l'assassinio del tenente Vincenzo Romeo, la narrazione è tagliente e implacabile l'accusa. Comunque, alla liberazione



> "ecco saltar fuori macchine fotografiche a dozzine e bandieroni tricolori di tre metri per quattro. Dalla parte francese (nello stesso campo si trovavano internati italiani e prigionieri francesi, n. d. a) neanche una coccarda. Il fatto è che gli italiani sono bravissimi in queste faccende, e io una volta in Polonia, durante un trasferimento da un campo all'altro, vidi un tenente siciliano uscire dalla baracca della perquisizione in camicia perché lo avevano fatto spogliare: e ricordo che teneva sulle braccia il fagotto dei suoi vestiti, e dentro il fagotto c'era una grossa radio a sei valvole. Io sono l'uomo meno scaltro dell'universo, e così, quando nel gennaio '45 cambiammo campo e ci ritirarono tutte le coperte perché, dissero, i sinistrati di Amburgo e di Brema avevano più freddo di noi, a me tolsero persino la sciarpetta che m'ero fatto con uno straccio di panno. E uscii gemendo dalla baracca della 'fruga': però

Anche a Chelm – ricorda il sottotenente Sommaruga – "il 4 dicembre, S. Barbara, in 64 sottotenenti di prima nomina pronunciamo segretamente il nostro giuramento da ufficiali, ma che poi non verrà riconosciuto in Italia perché non pronunciato a un Colonnello comandante di unità, ma solo a un Maggiore!"

> dentro il sacco avevo la mia coperta da casermaggio di metri 2,20 per 2,30"[14].

Le condizioni di vita sono molto dure nei campi di prigionia. Un cappellano descrive come segue il vitto del suo lager, che non è il peggiore: "C'è un solo rancio al giorno: la 'sbobba'. Poco più di mezza gavetta. Il giovedì è il giorno sospirato da tutti i prigionieri. Viene somministrato pure un secondo rancio alle 16… E' una specie di brodo di rape trite, con poche patate non sbucciate, tagliate in due. Si distribuisce a mezzogiorno. Fin verso la fine di ottobre si vedono delle patate nella 'minestra', poi diminuiscono progressivamente, fino quasi a scomparire. Il giovedì è giorno di festa, oltre che per i due ranci, anche perché v'è miglio od orzo nel primo rancio. Per farsi un'idea della 'sbobba' bisogna pensare agli intrugli che i contadini sogliono preparare per i maiali all'ingrasso; con la variante che questi intrugli sono più puliti, meglio conditi e più curati della 'sbobba' tedesca. Per consumarla non basta l'appetito. Bisogna sentire la fame"[15]. Vi si aggiungono freddo e maltrattamenti che favoriscono l'insorgere di malattie e non di rado la morte[16], ma neanche questa garantisce rispetto in quell'ambiente. Il TC Testa ricorda che nel lager di Wietzendorf, dopo l'assassinio a bastonate del tenente Pepe, fu consentito agli altri internati italiani di accompagnare il morto "fino all'uscita del reticolato… Quando il più anziano di noi diede l'attenti e noi salutammo militarmente, esclusi i francesi[17], tutti gli altri detenuti e gli aguzzini

---

[14] G. Guareschi, *Diario clandestino*, Milano, Rizzoli BUR, 1982, pp. 106-08, 114-15 e 182-83.

[15] AUSMME, Diari Storici, busta 3039, fasc. 1, sottofasc, 1 b.

[16] "Su sei generali italiani del campo di concentramento di Flossenburg, 3 sono morti: uno (gen. Barbò) di setticemia in seguito a pleurite purulenta contratta nel lavoro e due (generali Salvi e Murer) di stenti e percosse. Dalla scheda personale del generale di brigata Giangreco Francesco, AUSMME, Diari Storici, busta 2125 E, sez. 3, fasc.2.

[17] Non può essere dimenticato che i prigionieri francesi furono i più vicini agli italiani. Pur rimproverando loro di quando in quando il "colpo di pugnale" del 1940 – e avevano ragione – o il supposto mitragliamento aereo dei profughi ai ponti della Loira – mai avvenuto e impossibile a verificarsi – i transalpini mostrarono in genere più rispetto e compassione degli altri. Il generale Giangreco annota: "in mancanza di connazionali, stringevamo relazione con chi parlava francese ed è doveroso dichiarare che i giovani di questa nazione ci trattarono con molta deferenza. Essi ci chiamavano con l'appello di *mon général* e così gli altri venivano edotti del nostro essere" (Memoriale Giangreco, p.

sghignazzavano"[18]. Nel novembre 1944 i generali Giangreco e Grimaldi[19] sono a Flossenburg, e un giorno – scrive il primo dei due –

> "vedemmo avanzare lentamente la più lacrimevole processione che mente umana possa immaginare, che occhio umano abbia mai visto. A uno, a due, a tre alla volta, venivano avanti dal fondo della baracca degli esseri che nulla avevano più di umano: delle larve che a stento si reggevano in piedi, coperte di stracci, con gli occhi spiritati fissi nel vuoto, emaciati fino all'incredibile, dalle facce terree, le occhiaie nere e fonde, i più coperti da piaghe purulente: i disgraziati cercavano di sorreggersi a vicenda; erano tutti con le bocche socchiuse, le labbra sottili dalle quali sporgevano i denti e spesso affioravano dei lamenti. Uno particolarmente ne ricordo, che aveva sulla testa una ferita larga dalla fronte all'occipite, larga, profonda e purulenta: il pus misto a sangue gli colava dalla fronte, gli aveva riempito un'occhiaia e, lungo il naso, gli arrivava alla bocca. L'infelice non aveva più la forza di tergersi e si forbiva le labbra da quel pus, leccandole. Ebbene, quel morente sosteneva a sua volta un altro che era un passo più avanti di lui sulla soglia della morte. Contro quelle larve – incredibile – gli aguzzini infierivano a colpi e spintoni, perché si affrettassero ad andare avanti. Parecchi caddero a grappoli; ma era proibito agli astanti validi di aiutarli, sotto pena di attirarsi i colpi di quelle iene. Credetti di essere sotto un incubo: non riuscivo a capacitarmi che quella scena da tregenda – tregenda non di diavoli, ma di essere umani martirizzati – fosse realtà. Chiedevo a Grimaldi: Grimaldi, ma è vero?"[20].

E' inutile proseguire in una crestomazia senza fine degli orrori e delle sofferenze, quando lo stesso Valerio Borghese, dopo aver visitato alcuni campi di internati, si induce a scrivere al Ministero repubblicano delle FF.AA., il 20 marzo 1945, che vitto e vestiario sono in genere insufficienti, che l'opinione degli 'intellettuali' – così li chiama - è "contraria

---

19, AA). La guardia di finanza Cesare Bacchin esprime nel novembre 1943 la sua gratitudine "di ricevere da qualche francese di nascosto, perché non è permesso, qualche pezzo di pane imbottito di marmellata con burro, che ce lo regalavano perché… ci facevamo pena e ci venivano incontro con quello che potevano"(Diario, MSGF, Miscellanea, 615, fasc. 18).

[18] P. Testa, *Wietzendorf*, Roma, Centro Studi sulla deportazione e l'internamento, 3a ediz., 1998, p. 251.

[19] Condannati dapprima a morte per aver resistito o dato armi ai partigiani, hanno avuto la pena commutata nel carcere a vita.

[20] Erano "lavoratori addetti ad una cava di pietra, nella quale lavoravano con il fango a mezza gamba, da 16 a 18 ore al giorno, sotto la frusta dei sorveglianti… entro tre giorni, morirono tutti" (Memoriale Giangreco, cit., pp. 27-28).

alla Repubblica" e che ha avvertito "molto rancore per i maltrattamenti avuti dai Tedeschi"[21].

In Francia, la vicenda personale del TV Augusto Biagini si indirizza verso una svolta.

> "Appena vi fu un po' di sosta nell'attività e l'organizzazione del villaggio era giunta a buon punto, cominciai a muovermi e ad indagare. Il primo risultato concreto fu di giungere a conoscenza, attraverso un amico ufficiale destinato alla cifra, che il comandante Superiore aveva ricevuto regolarmente il cifrato dal comando Centrale con l'ordine di distruggere i Smg e comunicare agli equipaggi di rientrare in Italia[22].

Poi la promessa di riprendere il comando dei Smg non si avverava, anzi i tedeschi dislocavano i nostri equipaggi nei dintorni di Bordeaux per apprestare opere di difesa. Io, approfittando del maggior tempo disponibile e della macchina a mia disposizione cominciai a visitare questi equi-

---

[21] AUSMM, RSI, busta D, fasc. 18.

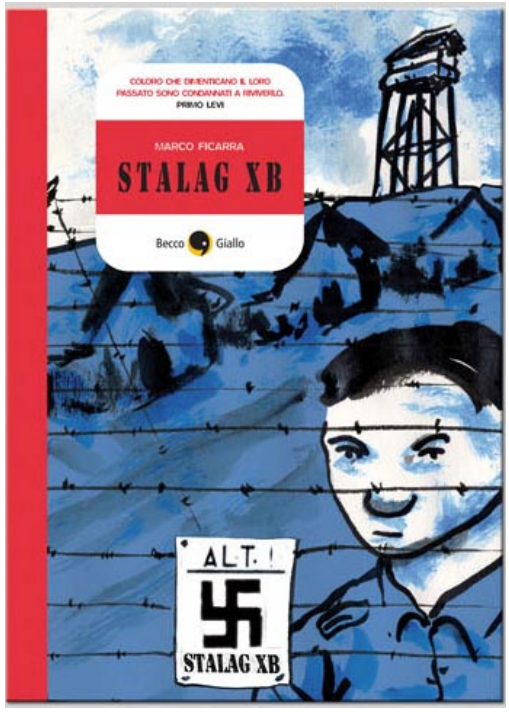
[22] Il promemoria C/3 n. 92 dell'Ufficio Informazioni – Stato Maggiore della Regia Marina, datato 25 ottobre 1944, AUSMM, RSI, busta E, fasc. 1, riferiva, dalla relazione di un marittimo rimpatriato dalla Francia, che il 12 settembre 1943 il CV Grossi aveva riunito il personale di marina italiano e lo aveva informato che il re e Badoglio erano fuggiti e che bisognava esser grati ai tedeschi che ancora accordavano fiducia: pertanto chi dissentiva sarebbe stato "trattato da traditore". Si doveva obbedire ai tedeschi e non discutere. Il CF Corsi spiegò che la scelta era tra la collaborazione (navigare per i tedeschi, passare alle SS germaniche o nelle FF.AA. di Mussolini) o la prigionia in campo di concentramento. "Dei 150 presenti, circa un quarto hanno aderito per la collaborazione e gli altri, dopo 5 giorni di internamento nel campo di Yaen (pressi di Bordeaux) sono stati trasportati in Germania nel campo di Limburgo" e "impiegati in lavori pesanti e trattati molto male per vitto e disciplina. A metà novembre i marittimi sono stati divisi dagli altri e trasportati ad Amburgo per essere adibiti a lavori manuali in porto. Il CF Corsi, benché i tedeschi li avessero graziati, ha fatto fucilare in presenza di tutti i marinai, due marinai italiani che da Bordeaux erano fuggiti per tentare di attraversare la frontiera spagnola". Successivamente il Corsi sarebbe stato accusato a sua volta di tradimento e sarebbe stato visto in detenzione con l'abito civile. "Il STV Tendi, in sua presenza (del relatore, n.d.a.), schiaffeggiando un marinaio ha detto testualmente: col sangue degli italiani voglio lavarmi la faccia". Il Tendi, ufficiale sommergibilista già decorato prima dell'armistizio, la notte sul 1° ottobre 1944, mentre era in Adriatico al comando del smg CB 16 della RSI, fu assassinato da membri dell'equipaggio, i quali portarono l'unità in costa presso Senigallia, dove gli inglesi lo lasciarono senza utilizzarlo, cfr AUSMM, Fondo Sommergibili, busta 37, e la relazione del 17 luglio 1946 del Serg. RT Millelire alla Commissione d'Inchiesta Speciale della R. Marina, *Ibidem*, CIS, busta 70.

paggi dislocati ed a vedere il loro lavoro simile a quello dei prigionieri di guerra, al freddo, nel fango, senza gli indumenti necessari per ripararsi sufficientemente; facevo partecipi della mia delusione e della mia sfiducia gli ufficiali dei Smg che si trovavano al villaggio e con gli equipaggi ai lavori di fortificazione". Ma tali esternazioni presentavano rischi in un ambiente come quello di Bordeaux:

> "Sembra che un capomanipolo della milizia… abbia sentito alla mensa dire qualche cosa sulle considerazioni che io avevo fatto con i colleghi dei Smg e ne abbia riferito al comandante Grossi. Difatti io mi accorsi di essere sorvegliato e fui messo in guardia da amici specialmente contro due aiutanti che tempo prima avevo punito per il loro poco rendimento… Verso la fine di gennaio fui improvvisamente sostituito al comando del Villaggio ed inviato in missione a Tolosa ove rimasi una quindicina di giorni senza un incarico ben preciso. Alla metà di febbraio fui richiamato a Bordeaux e messo agli arresti di rigore in attesa di interrogatorio. Intanto venivo informato da amici che erano stati messi in prigione la mia ordinanza ed il mio segretario e che un TV era stato inviato alle opere di fortificazioni per interrogare gli ufficiali colà destinati. Dopo una diecina di giorni fui chiamato in presenza di Grossi e di due altri ufficiali e fui interrogato sulle mie visite agli equipaggi dislocati nei dintorni alle opere di fortificazione, e sulle conversazioni che facevo con gli Ufficiali dei Smg. Io diedi risposte non compromettenti comprendendo che mi si voleva portare alla confessione di sobillazione di Ufficiali contro l'alleato tedesco. Naturalmente negai l'accusa, anche quando il comandante Grossi mi disse che aveva la testimonianza scritta di due Ufficiali. Dopo un interrogatorio serrato fui fatto ritornare agli arresti. Dopo tre giorni venne una macchina a prendermi e fui portato con pochi effetti personali al castello Desse che funzionava da deposito esplosivi, nei dintorni di Bordeaux. Fui chiuso in una cella con la sentinella alla porta, con la proibizione di parlare a chiunque avesse tentato di comunicare con me. Credo mi si volesse intimidire, ma alle ripetute visite del Capitano di corvetta incaricato delle indagini mi mantenni sulla negativa. Dopo circa quindici giorni fui avvertito di prepararmi per la partenza e dopo altri due giorni venne una macchina a prendermi, e accompagnato da un ufficiale superiore di scorta fui portato alla stazione e fatto salire sul treno per l'Italia. Io chiesi di avere almeno il tempo per spedire il mio bagaglio ove avevo, oltre a tutta la mia biancheria, il mio corredo completo di ufficiale di marina. Mi fu risposto che avrebbe pensato il comando a spedirmi tutto appena fosse stata risolta la mia questione. A Genova fui accompagnato al comando marina ove fu consegnato il mio incartamento. Il Comandante dopo averlo scorso rapidamente, disse che quella storia non era di sua competenza e che era meglio che fossi accompagnato al Ministero della Marina a Vicenza. Al Ministero, dopo aver atteso due ore, mi chiamarono in un ufficio alla presen-

za di un tenente colonnello del commissariato e di un capitano di corvetta che mi chiesero se ero disposto a firmare le mie dimissioni dal grado e dall'impiego in data 27 marzo 1944, io acconsentii subito. Fui rilasciato dopo aver consegnato tutti i documenti di ufficiale e potei recarmi alla mia residenza di Trieste, presso i miei genitori"[23].

A Sandbostel, nel frattempo, si sperimentavano le delizie del lager:



"gli italiani vennero sistemati in spazio ristretto e su tavolacci senza paglericci, o a terra… In 12 mesi di permanenza nel campo, gli ufficiali poterono fruire di una sola doccia calda di soli cinque minuti". Quando si manifestò un'infezione di tifo petecchiale, "le Autorità tedesche misero il campo in quarantena, mettendo disposizione solo un po' di carbone e qualche recipiente per la bollitura degli indumenti senza fornire medicinali o disinfettanti", per cui furono la buona sorte e l'impegno dei singoli a stroncare il tifo, mentre ciò non fu possibile per molte affezioni tubercolari, essendo l'infermeria priva di medicinali.

"Le latrine di costruzione anti-igienica e primitiva erano insufficienti per numero (un posto per ogni 50 ufficiali) specialmente durante i periodi (spesso verificatisi) di affezioni intestinali a carattere epidemico provocate dal clima e dagli alimenti distribuiti… La razione alimentare… non raggiungeva le calorie necessarie per un uomo a completo riposo";

peraltro un miglioramento – un supplemento di patate – ottenuto in seguito alle proteste "cessò nel mese di agosto col nostro rifiuto di andare al lavoro". Però nel campo funzionavano ben cinque radio clandestine, di cui solo due vennero sequestrate. Brignole, che nel luglio 1944 aveva

[23] Relazione Biagini, cit., pp. 3-4. All'ufficiale non fu pagato né lo stipendio di marzo, né la missione, né il deposito che aveva presso il Commissariato di Bordeaux.

rifiutato la possibilità di rientrare in Italia contro l'impegno di non prendere le armi contro la Germania, divenne sempre più inviso ai tedeschi e in agosto dovette passare ad altri l'incarico di Anziano del campo. Alla fine del gennaio 1945 fu trasferito nel lager di Fallingbostel, 11-B, insieme ad un migliaio di altri ufficiali: alle pressioni perché accettassero di lavorare seguì un ordine verbale che esigeva risposta scritta. Questa sottolineò anzitutto che gli ufficiali italiani

> "non hanno aderito alla Rep. Soc. It. perché legati da un giuramento di fedeltà al quale il loro onore di soldati impone di prestar fede"; veniva poi richiamata la convenzione di Ginevra e il livello di civiltà del popolo tedesco per salvaguardare la dignità del rifiuto di commettere un reato – la collaborazione col nemico – punibile con la morte dal codice penale militare italiano, ribadendo che "il desiderio espresso da Mussolini non riguarda e non può riguardare gli Ufficiali italiani del campo inquantoché detti Ufficiali si trovano nel campo di concentramento perché non hanno, non possono e non vogliono riconoscere il Governo di Mussolini"[24].

Per evitare di essere catturato e costretto a lavorare alle fortificazioni tedesche nei dintorni, l'ormai ex TV Biagini conduceva una "vita molto ritirata". Nell'agosto 1944 fu invitato però al Ministero della Marina, a Vicenza, dove gli proposero di arruolarsi "agli ordini del comandante Borghese per partecipare ad operazioni di rastrellamento con la decima M.A.S. in Piemonte". Rifiutò, e al ritorno a Trieste raddoppiò le precauzioni. Si presentò al CLN locale offrendo i suoi servigi e gli fu detto, dopo avergli spiegato le finalità del Comitato, di tenersi saltuariamente in contatto. La situazione intanto si faceva più difficile e il Biagini racconta che non finì in mano alle SS solo perché era uscito di casa in tempo. Ma

> "dopo le feste fui chiamato dalla società di navigazione "Mittelmeer" e mi fu comunicato che se non avessi accettato di imbarcarmi sarei stato inviato in Germania al lavoro obbligatorio. Accettai l'imbarco e fui inviato

[24] Relazione Brignole, cit., pp. 7-12.

> sulla nave caserma *Regina* in qualità di Ufficiale. Nello stesso mese fui imbarcato come comandante sulla motonave in legno 'Maria' a richiesta dell'armatore. Feci un viaggio da Trieste a Pola-Arsa-Fiume e ritorno. Durante questo viaggio feci il possibile onde ritardare la navigazione e le operazioni di carico, pur avendo a bordo, di fronte a un equipaggio civile italiano di otto uomini, ben ventidue tedeschi della contraerea. Difatti detto viaggio durò tre mesi circa". Ormai però la situazione generale precipitava e l'ufficiale sbarcò, rinunciando al premio pattuito con l'armatore, per mettersi a disposizione del CLN italiano, ma l'occupazione della città da parte delle forze di Tito lo costrinse a nascondersi "per non essere catturato dal locale comitato slavo di liberazione".

L'avventura di Augusto Biagini dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943 si chiude col fallimento del suo progetto di vita da ufficiale di marina; la delusione è particolarmente amara, ed è causa di un grave "abbattimento morale nel vedere troncata una carriera abbracciata con entusiasmo, e percorsa con gravi continui sacrifici di studio e di lavoro"[25]

A Sandbostel, nella primavera 1945 l'intransigenza di Brignole e dei suoi colleghi procura loro nuovi e peggiori rischi, scampati per l'arrivo degli Alleati:

> "secondo documenti trovati negli uffici germanici, noi dovevamo essere trasferiti al campo di punizione di Bukenwald e solo l'incalzare degli eventi ci salvò. Infatti il giorno otto aprile dovevamo partire a piedi col massimo di dieci chilogrammi di bagaglio per una lunga marcia a tappe di venti chilometri al giorno. Il 7 sera l'ordine fu annullato perché una grande sacca si stava chiudendo nei pressi di Soltau includendovi anche il nostro campo. La liberazione avvenne il giorno 16 aprile per opera delle truppe inglesi della seconda armata. Il mattino del 17 aprile fu solennemente alzata la bandiera tricolore (quella della R.T. *Calatafimi* conservata nella fodera di una giacca) alla presenza di tutto il campo inquadrato"[26].

Quasi sempre gli eventi esterni, specie se legati a guerre, non sono evitabili né resistibili nelle loro ricadute sulle persone, sulle quali si abbattono in modo terribilmente casuale: le due diverse esperienze di cui si è detto muovono, appunto, dal caso. Dopo la caduta della Sicilia, la flotta

---

[25] Oltre, naturalmente, alle perdite materiali – un anno senza stipendio e il mancato recupero del bagaglio lasciato a Bordeaux, che comprendeva anche tutto il suo corredo da ufficiale – che dovette fronteggiare "dando fondo ai pochi risparmi faticosamente accumulati". Relazione Biagini, cit., pp. 4-5.

[26] Relazione Brignole, cit., p. 12.

italiana è divisa in due e Brignole, che dipende dal 6° Gruppo TP di base a Brindisi, fa parte del troncone orientale, ma il giorno dell'armistizio è al Pireo, una base tedesca: ciò rende lontane senza rimedio, addirittura in un altro mondo, l'Italia del re. A sua volta, il sommergibilista Biagini, in addestramento sul Baltico, è già nella bocca del lupo e ci finisce del tutto per le menzogne del Comandante superiore Grossi, l'improbabile affondatore di corazzate. Si apre così per l'uno la via dei lager, per l'altro quella di una collaborazione con i tedeschi sempre meno convinta. Si può notare che è diverso lo spirito e il ruolo con cui la propria sorte viene affrontata dai due ufficiali: il TV Brignole [27] è un capo che sceglie, il TV Biagini un gregario tradito. Alla fine il primo sfugge agli orrori di Buchenwald per l'avanzata alleata - circostanza esterna su cui non ha minimamente influito - che segna un'inversione radicale e definitiva nel corso degli eventi che lo riguardano: affrancato dal fondato timore di un imminente tragico destino, ottiene persino la gioia di uno scampolo di vittoria quando la bandiera di combattimento della sua nave sale sul pennone del lager per garrire nel vento della Germania, questa volta benigno. Il secondo, al contrario, subisce le conseguenze di un altro evento esterno su cui neanche lui può influire: l'occupazione di Trieste da parte delle forze slave, una invasione che gli preclude la possibilità di tentare lo sperato riscatto al servizio del CLN italiano e gli impone il tramonto delle aspirazioni che avevano dato uno scopo preciso alla sua vita.

Ancora una parola, in chiusura, per giustificare il titolo di questo contributo. Il concetto dell'uomo vittima di circostanze che influiscono sulla sua esistenza in maniera ineluttabile e indipendentemente dalla sua volontà è sempre stato, come noto, un motivo comunissimo fin dai tempi più remoti, sia che il condizionamento fosse attribuito agli dei, o alla cecità della natura e delle cose, o ad altro. Sappiamo pure che 25 secoli fa - moltissimo prima che il generale unionista Sherman[28] marciasse su Atlanta e le vicende di Rossella O'Hara fossero immaginate e collocate in

---

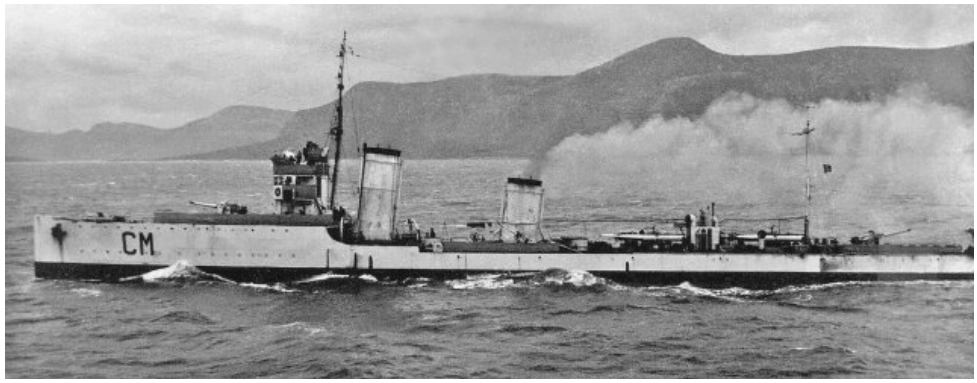
[27] La cui carriera venne ricostruita riconoscendogli il grado di CC con anzianità dal 1° gennaio 1944 e quello di CF nel 1947, quando a richiesta passò in ausiliaria. Vedi estratto dallo Stato di Servizio, AUSMM, cit.

[28] R. Luraghi lo definisce "Nemesi del Sud" nell'opera postuma, *La guerra civile americana. Le ragioni e i protagonisti del primo conflitto industriale*, Milano, Rizzoli, BUR-Storia, 2013, pp. 199-226.

quell'incrocio di tempo e di spazio - Aristofane aveva già spiegato tutto, assimilando gli uomini alle nubi per bocca del coro:

> "Noi siamo nuvole sospinte dal vento/ e come pecore al pascolo ci sperdiamo nel cielo/ o ci raggruppiamo le une sulle altre a formare dei nembi/ secondo il capriccio di lui "[29].

Ma "Via col vento" è così cinematografico che non ho avuto cuore di rinunciarvi.



La torpediniera *Calatafimi*

[29] Dall'arrangiamento per una rappresentazione della commedia "Nuvole", composta nel 423 A.C.

Le brochures-panique

L'ossessione dello sbarco francese nei romanzi navali inglesi e italiani del 1871-1900[1]

di Mariano Gabriele

Brochures-panique e Futurewarfiction

Uno studio cantabrigiense del 1999 ha impostato in modo magistrale gli studi sul modo in cui, tra il 1870 e il 1914, è stata immaginata, in Europa e in America, la prossima guerra[2]. Qui vengono esaminati soprattutto le rappresentazioni e le scelte degli attori internazionali, ma queste sono immerse e influenzate dalla letteratura di anticipazione, che può mirare al puro intrattenimento oppure a influenzare decisioni da prendere e creare consenso a quelle già prese. Questo è il caso delle *brochures-panique* (BP), dove l'anticipazione è una tecnica per perorare determinate scelte politiche allarmando l'opinione pubblica circa minacce potenziali vere o presunte. Generalmente lo scopo è di creare consenso emotivo a costosi progetti di riarmo, indebolendo le obiezioni e le priorità alternative, sia civili che militari. Vi è però pure una componente ideologica e geopolitica, che si manifesta nell'individuazione di un avversario assoluto, col quale sarà presto o tardi inevitabile misurarsi. BP e *Futurewarfiction* (FWF) hanno in comune una visione distopica del futuro[3], la forma di narrare come già accaduto l'evento che viene pronosticato e l'enfasi paradossale, ma divergono nello scopo, che nella prima è *profetico e didascalico*, nell'altra solo di intrattenimento. Considerata la mole sterminata delle anticipazioni belliche, mi limiterò qui ad una breve rassegna delle BP navaliste comparse in Inghilterra, Francia e Italia fino al 1900, ossia durante quella che vent'anni fa il maggior studioso

1 Versione ampliata e aggiornata dell'omonimo articolo pubblicato nel Quaderno Sism 2006 *Storia della guerra futura*, pp. 5-16.

2 Manfred F. Boemeke, Roger Chickering, Stig Förster, *Anticipating Total War: The German and American Experiences, 1871-1914*, Cambridge U. P., 1999.

3 Tom Reiss, «Imagining the Worst: How a Literary Genre anticipated the Modern World» The New Yorker, November 28, 2005, pp. 106-114.

di FWF, Ignatius Frederick Clarke (1918-2009), ha chiamato «The First Main Phase, 1871-1900»[4]. Preciso che qui tratterò esclusivamente della letteratura su quella che sempre Clarke chiama «Politics and the Pattern of the Next Great War»[5], ossia quella che immagina gli scenari geopolitici e geostrategici del *prossimo* conflitto, e non della «Science and the Shape of Wars-to-Come», ossia la FWF tecnologica, che anticipa armi avveniristiche (*future weapons*) e il modo in cui, in futuro, saranno combattute le guerre (*future warfare*)[6].

Descente en Angleterre

Benché questo genere letterario si sia sviluppato in Europa soprattutto dopo la guerra franco-prussiana, da un lato esprimendo e dall'altro incentivando il reciproco sospetto tra le potenze, pure l'origine risiede nel secolare antagonismo anglo-francese culminato nelle guerre napoleoniche. Gli inglesi, che avevano vissuto il *Great Terror*[7] della *descente* napoleonica, dieci anni dopo Waterloo videro un nuovo pericolo nell'avvento della propulsione a vapore, che toglieva alla Royal Navy la superiorità professionale di cui aveva beneficiato nell'epoca della vela. Nel 1829 Robert Southey (1774-1843), il poeta e biografo di Nelson, scriveva che se il vapore fosse stato disponibile una generazione prima, Boney sarebbe sbarcato e Londra sarebbe finita in cenere come Mosca. Nel 1844 un pamphlet del principe di Joinville, figlio di Luigi Filippo e ardente navalista, spiegava come le nuove navi a vapore avrebbero consentito alla Francia di eliminare la superiorità britannica. Nel 1845 Lord Palmerston diceva di temere che il Canale avesse cessato di essere una barriera. Nel 1848 l'opinione pubblica fu scioccata dal *leak* di una lettera riservata di Wellington all'ispettore generale delle fortificazioni[8]. Tra i molti pamphlet sulla difesa delle Isole, uno, uscito dopo la rivoluzione parigina, profetizzava l'invasione guidata dal neo Presidente della

4 I. F. Clarke, «Future-War Fiction: The First Main Phase, 1871-1900», *Science Fiction Studies*, No.73, Volume 24, Part 3 (November 1997). Ora in David Seed (Ed.), *Future Wars: The Anticipations and the Fears*, Liverpool U. P., 2012, pp. 9-31 e in Arthur B. Evans (Ed.), *Vintage Visions: Essays on Early Science Fiction*, Wesleyan U. P., 2014, pp. 96-123. V. Derek Linney, *theRiddleoftheSands, Victorian & Edwardian Invasion, Future wars and Spy Literature* (website 2015).

5 Clarke, *Voices Prophesying War 1763-1984*, Oxford U. P., 1966, pp. 107-171.

6 Clarke, *Voices*, cit., pp. 64-106.

7 H. F. B. Wheeler e A. M. Broadley, *Napoleon and the Invasion of England. The Story of the Great Terror*, John Lane, London – New York, 1908. Tom Pocock, *The Terror Before Trafalgar*, W. W. Norton, New York, 2003.

8 I. F. Clarke, *Voices Prophesying War 1763-1984*, Oxford U. P., 1966, pp. 22-24.

seconda repubblica francese e l'intervento americano al fianco dell'Inghilterra[9]. E in effetti Napoleone III intensificò la competizione navale con la Gran Bretagna iniziata sotto Luigi Filippo[10].

Il crollo del Secondo Impero accantonò solo momentaneamente il timore dell'invasione francese, e la vasta indignazione per il bombardamento prussiano di Parigi assediata[11] vi aggiunse, anche se per un solo istante, quello dell'invasione teutonica. Comparve così, anonimo e inizialmente attribuito a Disraeli, quel che sarebbe poi stato considerato il prototipo della futurologia militare, che immaginava l'Inghilterra battuta nel Canale, invasa, umiliata e amputata dell'Irlanda e dell'Impero. Scritto invece da un ufficiale del genio, sir George Tomkyns Chesney (1830-1895), *The Battle of Dorking*[12] raggiunse le duecentomila copie, con varie edizioni anche americane[13], un'appendice ironica[14], una traduzione francese[15], numerose imitazioni[16] anche in chiave di revanscismo france-

9 *A History of the sudden and terrible invasion of England by the French in the month of May, 1852*, T. Bosworth, London, s. d. (sul frontespizio l'aforisma «Coming Events Cast Their Shadow Before»). Cit. in Clarke, pp 24-25.

10 V. Emil Daniels (1863-1934), «Die Engländer und die Gefahr einer französischer Landung zur Zeit Louis Philipp und Napoleons III (Ein Kapitel aus der Geschichte der "Entente Cordiale")», in *Delbrück-Festschrift* Gesammelte Aufsfätze, Professor Hans Delbrück zu seinem sechzigsten Geburtstage (11.November 1908) dargebracht von Freunden und Schülern, Berlin, Verlag von Georg Stilke, 1908, pp. 257-291).

11 Cadorna a Visconti Venosta, 13 gennaio 1871, nei *Documenti Diplomatici Italiani* (d'ora innanzi DDI), Serie 2, vol. II, doc. 45.

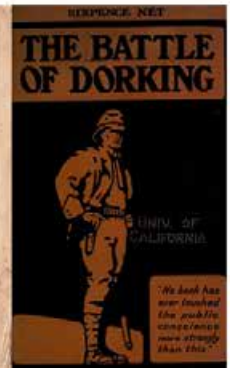
12 «The Battle of Dorking. Reminiscences of a Volunteer», *Blackwood Magazine*, May 1871. Everett F. Bleiler, *Science-Fiction: The Early Years*, The Kent State U. P., Kent, Ohio, 1990, p. 134. Clarke, *Voices*, *cit*., pp. 30-63; Id., *The Tale of the Next Great War, 1871-1914: Fictions of Future Warfare and Battles Still-to-come*, Liverpool U. P., 1995, pp. 27-76. Patrick M. Kirkwood, «The Impact of Fiction in Late Victorian Britain: The Battle of Dorking and the "Lost Career" of Sir George Tomkyns Chesney», *Graduate History Review*, N. 1, (Fall 2012), pp. 1-16. Il testo è incluso nella raccolta di Michael Moorcock, *Before Armageddon. An Anthology of Victorian and Edwardian Imaginative Fiction Published Before 1914*, W. H. Allen, 1975. Nel 1940 la propaganda nazista pubblicò una traduzione coil titolo sarcastico *Was England erwartet* (cosa aspetta l'Inghilterra).

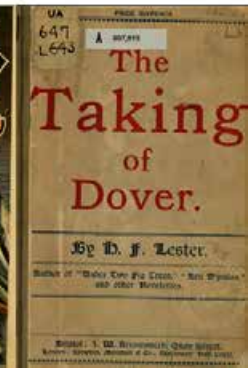
13 G. P. Putnam & Sons, New York, 1871, con l'aggiunta, sul frontespizio, della frase «The Fall of England?».

14 Arthur Sketchley [alias George Rose (1817-1882)], *Mrs. Brown on the Battle of Dorking*, George Routledge & Sons, London, 1872.

15 *Bataille de Dorking. Invasion des Prussiens en Angleterre*, preface par Charles Yriarte (1832-1898), Plon, Paris, 1871.

16 V. ad es. Horace France Lester (1853-1896), *The Taking of Dover*, J. B. Arrowsmith, Bristol, 1888. Clarke, *Tales*, *cit*., pp. 113-138.





se[17] e un rifacimento nel 1900[18].

Se *Dorking* fu il prototipo del sottogenere *Invasion*[19], esportato poi in America[20] e perfino in Giappone[21], la minaccia prussiana fu subito archiviata e l'enfasi tornò sul *Terror* francese. L'ossessione per il riarmo navale francese, cui si aggiunse solo all'inizio del XX secolo quello per la creazione della *Hochseeflotte* tedesca[22], rimase al centro della cosiddetta Imperial Defence fino al 1914. Un « newspaper bugaboo» (un babau giornalistico) rilanciato dall'Ammiragliato britannico e dai suoi fiancheggiatori in Parlamento e nella stampa, ad ogni nuovo credito navale approvato dalla Francia. Forse il commento più efficace è una

17 Édouard Dangin, *La Bataille de Berlin en 1875. Souvenirs d'un vieux soldat de la Landwehr*, Lachaud, Paris, 1871 [Clarke, *Voices*, *cit*., p. 44].

18 . *The New Battle of Dorking by* ***** [V(alias Frederic N. Maude, (1854-1933)].

19 V. *Invasion literature* (en.wikipedia). Bernard Porter (Ed.), *Empire in Peril. Invasion-Scares and Popular Politics in Britain, 1890-1914*, Public Lecture & International Workshop, Queen Mary, University of London, Nov. 14-15, 2013. V. Niall Ferguson, *The Pity of War. Explaining World War I*, Penguin Press, 1998, Ch. 1.

20 Tra i tanti v. Anonymous [alias George Lynde Catlin (1840-1896)], *Bietigheim 1891*, New York, 1886, intervento americano in una guerra europea di Gran Bretagna, Francia, Italia, Spagna e Turchia contro Germania, Austria e Russia; pace bilanciata seguita da una rivoluzione sindacal-socialista guidata da un carismatico leader tedesco ed estesa in tutta Europa (Bleiler, pp. 65-66). Stanley Waterloo (1846-1913), *Armageddon. A Tale of Love, War and Invention*, Rand, McNally, Chicago, 1898 in cui si immagina un attacco delle flotte francese, tedesca, austriaca, italiana e russa contro il Canale anglo-americano di Nicaragua, salvato dall'intervento nipponico. (Bleiler, pp. 790-791).

21 Shunrō Oshikawa (1876-1914), *Kaitō Bōken Kidan: Kaitei Gunkan* (La corazzata sottomarina: racconto fantastico dell'Isola avventura), 1900.

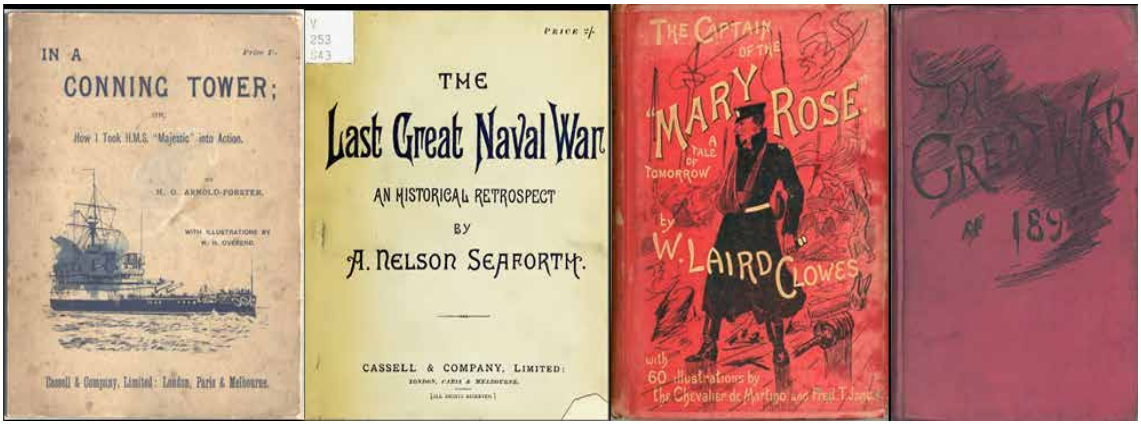
22 Clarke (Ed.), *The Great War with Germany, 1890-1914: Fictions and Fantasies of the War-to-come*, Liverpool University Press, 1997.

vignetta comparsa su una rivista satirica berlinese nel marzo 1882, che rappresenta, sotto l'ironico sguardo della Luna, un inglese e un francese inginocchiati davanti alle due imboccature – rispettivamente a Dover e a Calais – del tunnel sotto la Manica, guardando chi dei due sarà il primo a invadere l'altro[23].

Col piano organico del 1876 e il nuovo programma del 1882 la flotta francese fu potenziata, e l'occupazione francese della Tunisia, che tanto impressionò Friedrich Nietzsche, portò l'allarme alle stelle sia in Italia che in Inghilterra. Sir John Charles Ready Colomb (1836-1909) ammoniva che una guerra marittima poteva «diventare una terribile calamità per un impero non preparato». Sir Robert Spencer Robinson (1809-1890) scrisse che il *Naval Power* inglese era «un colosso dai piedi d'argilla» mettendo in dubbio che quello francese potesse ancora essere considerato inferiore: in quel momento i francesi avevano in costruzione 39 unità, contro 23 inglesi e 9 italiane: e tra queste 13 corazzate, contro 7 e 3. I navalisti britannici lamentavano che il naviglio della *Royal Navy* – tradizionale carenza britannica del tempo di pace – fosse stato lasciato decadere; mentre la *Marine Nationale* era attrezzata per la guerra di corsa e la stampa francese ne proclamava il diritto a condurla, malgrado il contrario impegno sottoscritto al Congresso di Parigi del 1856. Nel 1882, ancora in servizio, l'Admiral of the Fleet sir Thomas Matthew Charles Symonds (1813-1894) denunciò in un opuscolo, con toni gridati, l'inferiorità della *Royal Navy* rispetto alla flotta francese: tanto gridati che Crispi se ne scandalizzò e scrisse che se l'ammiraglio fosse stato italiano, Acton lo avrebbe destituito[24]. L'anno successivo l'*Engineering* pubblicava, anonima, *The Story of the Battle of Port Said: A Chapter in the History of the Future*, in cui si immaginava la contemporanea distruzione della Mediterranean Fleet e della Channel Fleet; alla fine era l'intervento tedesco a rendere meno catastrofica la sconfitta britannica. Nel 1884 di nuovo Symonds, attraverso la *Pall Mall Gazette*, scosse l'opinione pubblica dichiarandosi certo che la guerra fosse ormai imminente e che l'Inghilterra sarebbe stata annientata.

23 *Kladderadatsch*, 19 marzo 1882, p. 52 [in Clarke, *The Tale of the Next Great War, 1871-1914*, cit., p. 130]. Il tema del tunnel sotto la Manica ricorre in cinque FWF del 1882 [The "Demure One", *The Battle of Boulogne, Or, How Calais became English again*, *The Channel Tunnel Affair*, Roworth; Submarina: or Green Eyes and Blue Glasses – The Channel Tunnel. Danger to England or No Danger!, Yates, Alexander and Shepheard; "Grip", *How John Bull lost London, or the Capture of the Channel Tunnel*, Sampson Low, Marston, Searle & Rivington; Thomas Berney, *The Battle of the Channel Tunnel and Dover Castles and Forts*, The Author] e 1883 [C. Forth, *The Surprise of the Channel Tunnel*].

24 Crispi a Levi, 25 luglio 1882, *DDI*, Serie 2, vol. XV-XVI, doc. 196.



Alla minaccia francese si sommava quella dell'intervento russo, ipotizzata in ben 25 FWF fra il 1877 e il 1908[25]. Dopo l'infondata Naval Fear del gennaio 1888[26], vi fu una nuova fioritura della letteratura sull'invasione, ormai sempre meno brochure-panique[27] e sempre più romanzo di avventure nel futuribile. Per fermarci agli anni Novanta, spiccano – tra molti altri[28] – *The Captain of Mary Rose*[29], di sir William Laird Clowes (1856-1905); *Blake of the Rattlesnake*[30] di Frederick Thomas Jane (1865-1916) – l'editore del celeberrimo almanacco navale – e *The Great War in England in 1897*[31], del giornalista William Tufnell

25 V. Anonymous How Glasgow Ceased to Flourish: a tale of 1890, Wilson & McCormick, Glasgow,1884: Charles James Cooke, The Russia's Hope: Or Britannia No Longer Rules the Waves; Showing How the Muscovite Bear Got at the British Whale, Chapman and Hall, London, 1888.

26 Gabriele, «Molto rumore per nulla: la paura navale del gennaio 1888», *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, XVII, giugno 2003, pp. 9–104.

27 Come ad es. Sidney Marow Eardley-Wilmot (1847-1929), *The Next Naval War*, Stanford, London, 1894.

28 V. ad es. Hugh Oakley Arnold-Foster (1855-1909), *In a Conning Tower: Or, How I Took the H. M. S. "Majestic" into Action*, Cassell, London, 1891. A. Nelson [(alias George Sydenham Clarke (1848-1933)], *The Last Great Naval War. An Historical Retrospect*, Cassell London, 1891 (Bleiler, p. 847).

29 Clowes, *Captain of the 'Mary Rose': A Tale for Tomorrow*, Tower, London,1892. (Bleiler, p. 143).

30 F. T. Jane, *Blake of the "Rattlesnake": Or, The Man who Saved England: a Story of Torpedo Warfare in 189—*, Tower, London, 1895. (Bleiler, p. 390).

31 W. Le Queux, *The Great War in England in 1897*, Foreword by Lord Roberts Tower, London, 1894, ill. dal capitano Cyril Field e da T. S. C. Crowder. (Bleiler, pp. 439-440: Moorcock, *Before Armageddon*, *cit*.). Charles E. Gannon, *Rumors of War and Infernal*

Le Queux (1864-1927). Qui il nemico è una coalizione franco-russa, che dilaga fino alla Scozia, e la Regina Vittoria è salvata da Guglielmo II. L'alleanza anglo-tedesca compare pure in una anticipazione immaginata nel 1892 o 1893 da un qualificato team diretto dal Rear-Admiral Philip Howard Colomb (1831-1899)[32], che si segnala peraltro per la previsione quasi azzeccata del *casus belli* balcanico:

> La guerra (con bombardamenti aerei da parte di dirigibili) scoppia a seguito dell'assassinio del principe Ferdinando di Bulgaria da parte di un terrorista serbo, seguito dall'aggressione serba alla Bulgaria. Ciò provoca l'intervento austro-tedesco a favore della Bulgaria e franco-russo a favore della Serbia. La Russia viene subito bloccata dalla Germania mentre sul fronte occidentale l'offensiva tedesca attraverso il Belgio porta allo stallo. La Gran Bretagna interviene a favore della Bulgaria, alleandosi con la Germania. Gli inglesi distruggono le forze russe nel Mar Nero e nei Balcani e conquistano Vladivostok e le colonie francesi. Dopo pochi mesi si fa la pace col ritorno allo *statu quo*: la Russia però perde la Polonia (indipendente) e deve ritirarsi dall'Afghanistan, inutilmente occupato perché le comunicazioni con l'India vengono ristabilite attraverso la Canadian Pacific Railway [ra l'altro guadagnando un giorno, come sappiamo dal *Giro del mondo in 80 giorni*]. Azzeccate, con un filo di humor, le illustrazioni e i clignement d'oeil agli insider, inclusa l'intervista finale all'allora famoso radical-imperialista sir Charles Dilke (1843-1911), personaggio citato anche nel contemporaneo *The Yellow Danger* di M. P. Shiel [su cui v. il saggio di E. Piana in questo stesso volume].

Come si vede negli anni Ottanta e Novanta il nemico sono i francesi e i tedeschi sono visti come potenziali alleati. Non fanno notizia lo scenario di una rivolta irlandese appoggiata da uno sbarco tedesco, evocato nel 1883 da una anonima quanto compiaciuta brochure americana[33], né l'oscura profezia di un'invasione tedesca formulata nel 1886 da un generale irlandese, di cui si ricorderà solo nel 1940 una rivista cattolica[34]. Le cose cambiano però dopo Fashoda,

---

Machines, Liverpool U. P., 2003, pp. 32 ss. («Le Queux's Exploitation of Edwardian Invasion Anxiety»).

32 Colomb, con John Frederick Maurice (1841-1912), Frederic N. Maude e altri, *The Great Naval War of 189-.A Forecast*, William Heinemann, London, 1895. (Bleiler, *op. cit*., p. 150).

33 *The Battle of the Moy or How Ireland Gained her Independence 1892-1894*, Lee & Shepard, Boston – Charles T. Dillingham, New York,1883.

34 Sir William Butler (1838-1910), «The Invasion of England», *Merry England*, nov-dec. 1886. Cfr. «General's Butler Prophecies», *Catholic Herald*, 26 Jan. 1940. V. Sir William

il piano Tirpitz, i sospetti britannici di accordo russo-tedesco per la spartizione della Manciuria e il sostegno britannico al Giappone e tedesco alla Russia nella guerra di Port Arthur[35].

Già nel 1900, mentre un'effimera Unione Europea braveggia in Cina ipotizzando Endlösung cristian-darwinisti, esce *How the Germans Took London*[36]. Nel 1901 il sacco di Londra torna a essere attribuito ai franco-russi[37], ma *The Riddle of the Sands* (1903) del nazionalista irlandese Robert Erskine Childers (1870-1922), una *spy-story* da cui fu tratto un film nel 1979, è antitedesca. Nel 1904 va a ruba in Germania un romanzo nazional-militarista che vagheggia la guerra mondiale e la sconfitta inglese[38], mentre in Inghilterra sir Robert Baden Powell (1857-1941) illustra con la lanterna magica ai reggimenti territoriali un presunto piano di sbarco tedesco preparato da una fantomatica rete di spie. Anche Le Queux fa scoop sui piani tedeschi, incoraggiato dal suo eroe, il field marshall Lord Roberts of Kandahar (1832-1914) che ne approfitta per perorare l'introduzione della coscrizione obbligatoria[39]. Nel 1906 un romanzo di Le Queux

Butler, An Autobiography, Constable, London, 1911.

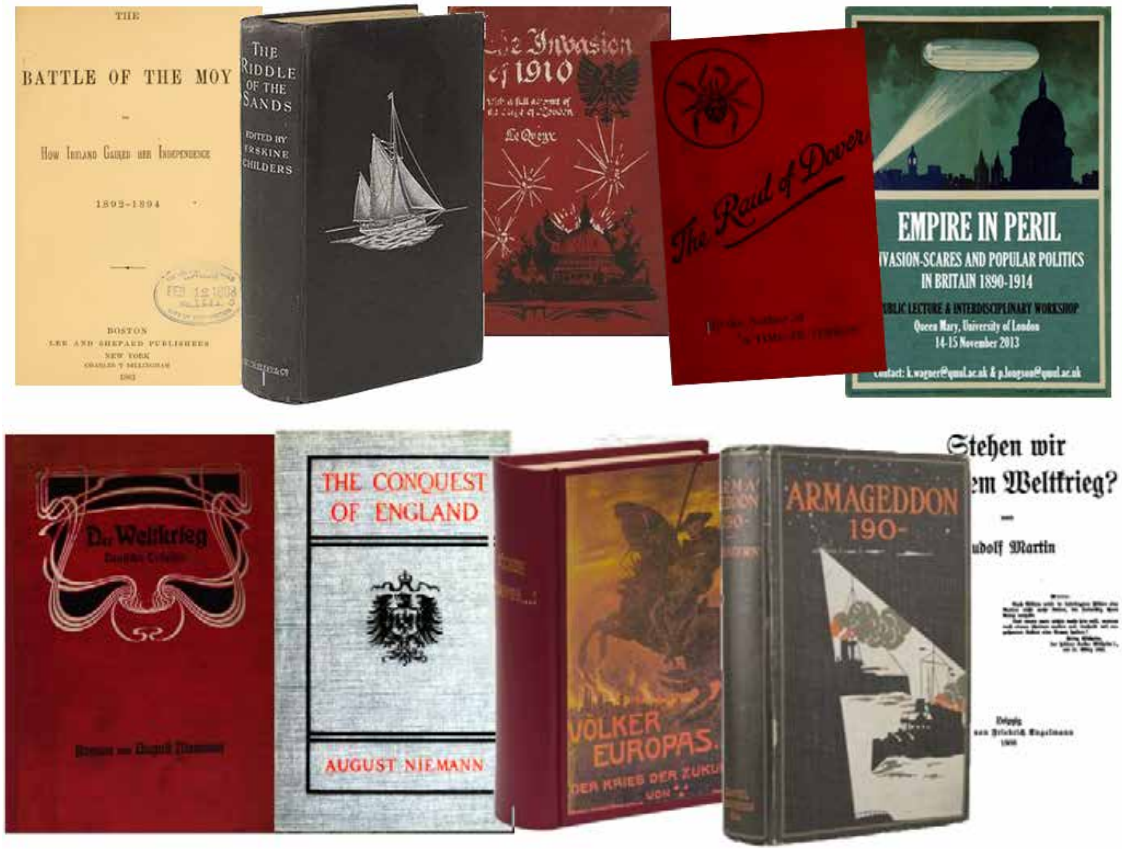
35 D'obbligo il rinvio al saggio di Paul M. Kennedy. *The Rise of the Anglo-German Antagonism, 1860-1914.* Allen & Unwin, Boston, 1980 (trad it. Rizzoli, 1993).

36 T. W. Offin, *How the Germans Took London*. *Forewarned, Forearmed*, E. Durrant, 1900.

37 "One Who Saw It", *The Sack of London in the Great French War of 1901, Being a Drama of the Twentieth Century*, F. V. White, London, 1901 [Bleiler, p. 575].

38 Capitano August Otto Wilhelm Niemann (1839-1919), *Der Weltkrieg: deutsche Träume*, *Roman*, W. Vobach, Berlin-Leipzig, 1904. Trad. di J. H. Freese, *The Coming Conquest of England*, Putnam and Routledge, New York-London, 1904. Clarke, *The Great War with Germany*, *cit*., pp. 183-200.

39 Christopher Andrew, «The mobilization of British Intelligence for the Two World Wars»,



sull'assedio di Londra da parte degli Unni, comparso a puntate sul *Daily Mail*, vende un milione di copie[40], ed è anche il primo *FWF* ad ispirare un film. L'idea viene nel 1912 alla Gaumont, che lo intitola *The Raid of 1915* e, per raddoppiare

in Nándor F. Dreisziger (Ed.), *Mobilization for Total War: The Canadian, American and British Experience 1914-18; 1939-1945*, Wilfrid Laurier U. P., 1981, pp. 90-91. N. St. Barbe Sladen, *The Real Le Quex. The Official Biography of William Le Quex*, London, 1938 (Clarke, *The Great War with Germany*, *cit*., pp. 249-255). V. pure R. J. Q. Adams e Philip P. Poirier, *The Conscription Controversy in Great Britain, 1900-18*, Ohio State U. P., 1987.

40 Le Queux e Herbert Wrigley Wilson, *The Invasion of 1910 with a Full Account of the Siege of London*, Eveleigh Nash, London, 1906. (Bleiler, pp. 440-441)..Cfr. Saki [alias Hector Hugh Munro (1870-1916: caduto in guerra)], *When William Came. A Story of London under the Hohenzollern*, John Lane, London and New York, 1914 (incluso in Michael Moorcock, *England Invaded*, W. H. Allen, 1977).

gli incassi, gli da due finali alternativi, uno a vittoria inglese e l'altro a trionfo tedesco: che il *Punch* suggerisce ironicamente di mostrare rispettivamente al pubblico tedesco e a quello britannico. Il film è pronto nel 1913, ma a causa della censura l'uscita slitta all'ottobre 1914, quando viene infine proiettato col titolo *If England were Invaded*[41].

Umbilicus Italiae

Naturalmente l'Italia vide il 1870 dal suo punto di vista. Sadowa ci aveva regalato Venezia e Sédan Roma. Garibaldi, che nel lontano 1849 aveva dovuto fare i conti con lo sbarco francese a Civitavecchia, ma aveva poi guidato l'Armata dei Vosgi, rimase l'unico a immaginare un fronte Adriatico. In un suo romanzo – scritto tra il 1876 e il 1878 e rimasto inedito sino al Centenario della morte – il protagonista (che si chiama Manlio, come l'ultimo figlio dell'autore) si vota a vendicare Lissa: impadronitosi di un vapore del Lloyd Austriaco, ribattezzato *Liberatore*, si presenta a Napoli, base della flotta italiana, con l'intenzione di abbordare una corazzata. Questa e altre 15 lo seguono fin dentro il porto di Pola, dove le unità austriache vengono catturate; Manlio dispone così di un complesso navale che gli consente di battere una potente flotta prussiana accorsa nel Mediterraneo, occupare isole in Dalmazia e condurre la guerra di corsa e la guerra di squadra[42].

La Marina italiana, invece, archivia Lissa e guarda al Tirreno. Dopo il grido d'allarme lanciato da Domenico Farini (1834-1900) in Parlamento il 27 maggio 1871[43], compare l'anno dopo *Il racconto di un guardiano di spiaggia*, di Carlo Rossi, datato dalla Capraia 189-[44], una parafrasi della *Battaglia di Dorking* adattata all'Italia. La pace e la prosperità godute dopo la presa di Roma – intona il guardiano –

41 Philip J. Waller, *Writers, Readers, and Reputations: Literary Life in Britain 1870-1918*, Oxford U. P., 2006, p. 9.

42 Il manoscritto di *Manlio*, consegnato dalla figlia Clelia a Mussolini, e depositato presso l'Archivio del Museo di Storia del Risorgimento di Roma, è rimasto inedito fino al Centenario (Maria Grazia Miotto, *Manlio. Romanzo contemporaneo*, Guida, Napoli, 1982, presentazione di Bettino Craxi). Cfr. Angelo Cardillo, *Garibaldi Romanziere*, Salerno, La Fenice, 2011, p. 102.

43 *Atti Parlamentari. Camera dei Deputati*, Sessione del 1870-71, Firenze, Eredi Botta, 1871, III, pp. 2407, 2411 e 2413-14.

44 Carlo Rossi, *Il racconto di un guardiano di spiaggia*. Traduzione libera della Battaglia di Dorking, Roma, 1872. Clarke, *Voices*, p. 45. Ezio Ferrante, *Il potere marittimo. Evoluzione ideologica in Italia, 1861-1939*, Supplemento della Rivista Marittima, Roma, 1982, pp. 33-34.

furono distrutte dall'improvvisa aggressione francese. La nostra eroica ma piccola flotta dovette soccombere di fronte alla strapotenza nemica. Padroni del mare, i francesi devastarono le nostre coste inermi e sbarcarono a Piombino tagliando in due lo Stivale; l'Esercito, preso alle spalle e costretto a ripiegare dalla frontiera montana, fu sconfitto in aperta campagna. Amara lezione di chi s'era illuso che «con un bello esercito e coll'aiuto naturale della barriera delle Alpi si potesse affrontare senza timore il nemico». Seguiva una pace cartaginese, con mutilazioni territoriali e clausole finanziarie che sancivano la miseria. «Figli miei – conclude in lacrime il vecchio – voi vedrete anni più felici di me...Non vi dimenticate, se giungerete fin là, la triste storia che vi ho raccontato... Questo mare che ci sta innanzi è mare italiano. Noi l'abbiamo negletto... Il cielo ci ha puniti di tanta leggerezza. A voi altri figli miei, a non fare altrettanto».

Queste tesi, che trent'anni dopo il colonnello Charles Edward Callwell (1859-1928) avrebbe confermato punto per punto[45], parvero un po' fuori dalle righe nei circoli dell'Esercito. La *Rivista Militare* recensì urbanamente lo scritto del Rossi, pur rilevando che «le tinte sono eccessivamente fosche» e che tutto il discorso era fondato su dei *se*, che – si capiva – non si sarebbero avverati perché l'Esercito non avrebbe sbagliato. La replica fu affidata ad un altro romanzo anonimo comparso nel 1872, *La battaglia di Pinerolo. Episodio della difesa dell'Italia nel 187...in risposta al Racconto di un guardiano di spiaggia*[46]. In

45 Callwell, *Military Operations and Maritime Preponderance*, William Blackwood & Sons, London 1905 (trad. italiana di Pierpaolo Ramoino, 1996).

46 Meno polemico *La futura guera franco-italiana* (Padova, 1872) di G. Franzoja, altro ufficiale dell'Esercito che indicava tre possibili direttrici di un attacco francese: 1 una spinta del grosso attraverso le Alpi verso la Valle del Po; 2 offensiva anfibia in Toscana, "cuore d'Italia", con sbarchi dal medio e basso Tirreno e sulle Riviere: 3 azione del grosso francese nel Centro Italia con diversioni sulla Liguria. Ma si capiva che il vero problema

previsione dell'attacco francese venivano dislocati in Sardegna e Sicilia due corpi di 50.000 uomini ciascuno, composti da nativi delle isole; altri 3 corpi della stessa forza facevano capo alla Spezia, a Civitavecchia e a Napoli, mentre il grosso (300.000 uomini) si raccoglieva a Torino. I francesi vincevano per mare e occupavano l'Elba, concentrandovi 200.000 uomini (!) per sbarcare a Piombino, contemporaneamente varcavano le Alpi e sbucavano nella pianura piemontese con la destra a Bricherasio e la sinistra ad ovest di Pinerolo, puntando a Osasco; ma il contrattacco della cavalleria e dei bersaglieri italiani li travolgeva: la vittoria era decisiva; le truppe sbarcate, affrontate dalle forze di Civitavecchia e da quelle uscite da Livorno, non riuscivano nemmeno a reimbarcarsi. Erano andate perse 60 navi.

Carlo De Amezaga (1835-1899) – ufficiale di marina fratello di un ammiraglio, governatore di Assab per un disastroso semestre, esploratore, cartografo e da ultimo deputato di Genova – critico a sua volta del critico scrittore terrestre, lo chiamerà ironicamente "profeta di fortune" in contrapposto al Rossi, "profeta di affanni". Il contrasto non era però letterario, perché si scontravano due diverse concezioni strategiche, con due diverse ripartizioni della spesa militare: Dorking eleggeva la flotta a custode naturale delle coste, Pinerolo la considerava soltanto un coefficiente ausiliario[47]. E se nel 1873 la *Perseveranza* accuserà Carlo Rossi di avere esagerato, pochi mesi prima Nicola Gavotti aveva chiesto al ministro Riboty di salvare l'Italia dai «draghi marini»[48].

L'ossessione della marina italiana per un potenziale attacco anfibio[49] cui i francesi non pensarono mai[50] condizionò pesantemente l'intera politica militare negli anni della Triplice, determinando tra l'altro la creazione della cinta difensiva attorno alla capitale[51]. Quando Ferdinando Acton divenne ministro della

era costituito dal numero di combattenti che poteva mettere in campo.

47 Ferrante, *op. cit*.

48 Nicola Gavotti, *Al mare! Al mare!, La difesa naturale delle coste*, Genova, Tip. Sociale di Beretta e Molinari, 1873, 23 pp.

49 Cfr. gli sudi dei contrammiragli Raffaele Corsi («Idee generali intorno all'ipotesi di guerra con la Francia», marzo 1887) e Giovanni Bettòlo («Danni che potrebbe ricevere l'Italia in una guerra contro una grande potenza navale», ottobre 1897).

50 Gabriele, «Il fantasma dello sbarco. I Forti di Roma e la Prima Triplice», *Quaderno Sism 2012-2013 American Legacy. La Sism ricorda Raimondo Luraghi*, Roma, 2013, pp. 495-516

51 Ispirando il *warfiction* dell'illustre geologo ed ex-volontario del 1866 Pompeo Moderni (1848-1926), *L'assedio di Roma nella guerra del 190...*, Società editrice, La poligrafica, Milano 1900 c.a., ill. di Quinto Cenni [v. l'articolo di Sergio e Riccardo Masini in questo stesso volume]

LA BATAILLE
DE BERLIN
EN 1875
SOUVENIRS D'UN VIEUX SOLDAT DE LA LANDWEHR
PAR
ÉDOUARD DANGIN
DEUXIÈME ÉDITION
PARIS
E. LACHAUD, LIBRAIRE-ÉDITEUR
4, PLACE DU THÉATRE FRANÇAIS
1871
Tous droits reservés
HENRI BOLAND
LA GUERRE PROCHAINE
ENTRE
LA FRANCE ET L'ALLEMAGNE
PARIS
D.-ROLLAND, ÉDITEUR
31, RUE DE SEINE, 31
1884
Rome & Berlin
OPÉRATIONS
SUR LES
COTES DE LA MÉDITERRANÉE ET DE LA BALTIQUE
AU PRINTEMPS DE 1888
PAR
CHARLES ROPE, Ancien Officier de Marine
Avec cartes, plans et croquis
BERGER-LEVRAULT ET Cie, ÉDITEURS
PARIS
NANCY
1888
Tous droits réservés
FÉLIX NARJOUX
FRANÇAIS
ET ITALIENS
PARIS
NOUVELLE LIBRAIRIE PARISIENNE
ALBERT SAVINE, ÉDITEUR
12, Rue des Pyramides, 12
1891
Tous droits réservés

Marina, nel dicembre 1879, trovò sul tavolo uno studio del colonnello Malvani che ipotizzava uno sbarco francese alla Spezia con 12.000 uomini, e altri 38.000 in una settimana. Secondo il fratello maggiore del ministro, il viceammiraglio Guglielmo, l'Elba era «un'eccellente base d'operazione del tutto indicata per un nemico che volesse tentare uno sbarco sulle coste italiane del Tirreno"[52].

Nella percezione del paese, però, il primato dell'esercito era indiscusso, e ancora nel 1880 era possibile sostenere sul *Messaggero* che la marina era solo uno spreco di risorse[53]. Le cose mutarono un poco dopo l'occupazione francese della Tunisia, l'inizio dell'espansione coloniale e l'avvio da parte della marina di una campagna promozionale incentrata sulla Lega Navale e pure su qualche *FWF*[54]. Il primo e più diffuso è *La guerra del 19*.., del tenente di vascello Gaetano Limo (1862-1913), allora segretario e poi presidente della Lega Navale, costruito sulla fittizia corrispondenza del comandante di una corazzata italiana in guerra con la Francia. Malgrado il valore e gli iniziali successi contro Biserta, la flotta italiana soccombe alla preponderanza nemica e i francesi, tagliate le comunicazioni marittime, attaccano La Spezia, bombardano Genova, Napoli e La

52 Gabriele, *Ferdinando Acton*, USMM, Roma, 2000;.

53 In un trafiletto del *Messaggero* del 24 febbraio 1880 si metteva in dubbio l'utilità della marina.

54 Argus (alias Gaetano Limo), *La guerra del 19.. In terra e in mare*, 1899, prefazione di D(omenico) B(onamico). V. pure Alfredo Cangemi, *L'Italia e le lotte avvenire suo mare*, 1899. Entrambi stampati dalla Tip. della Lega Navale di F. Zappa, La Spezia. V. «Limo, Gaetano», *Enciclopedia Militare*, Roma, s. d., IV, p. 602. V. *Rivista d'Italia*, Società ed. Dante Alighieri, 3, 1900, p. 512. *Nuova Antologia*, 177, 1901, p. 357.

Maddalena e sbarcano in Toscana e in Sicilia. «Ave Patria!», s'intitola l'ultimo capitolo. «Siamo stati vinti nel cuore stesso del nostro Paese, mentre al confine alpino non si era ceduto un palmo di terreno. O quale tremenda lezione è stata questa per il mio Paese!». Calibrati sulla difesa terrestre e dunque più ottimisti, sono due brochure dell primo decennio del XX secolo[55].

Naturalmente la distopia era reciproca. Il giornalista e poligrafo Henri Boland (1854-1909) era convinto che nel 1884 si fosse alla vigilia del bis del 1870. L'invasione sarebbe avvenuta tra Sambra e Mosa, la Russia sarebbe stata tenuta a bada dalla mobilitazione austriaca e l'Italia, trascinata dal gallofobo Crispi, avrebbe condotto «un'utile diversione penetrando in territorio francese dal Mezzogiorno»[56]. Ancor più pessimista l'Anonimo Parigino[57] che nel 1887 denunciava l'impreparazione militare e navale (la sola Italia aveva 200.000 uomini e grosse corazzate). Tanto valeva rinunciare all'Alsazia e alla Lorena dove, dopo tutto, erano bastate alcune esecuzioni del *Lohengrin* per mandare in delirio gli abitanti. Charles Rope, al contrario, pronosticava la disfatta delle flotte triplicisteda parte della *Marine Nationale*, né da meno sarebbe stata l'*Armée*; alla fine, però, lo scrittore ammoniva a non dormire sugli allori, perché Germania e Italia erano forze nuove che potevano rinascere in futuro[58].

55 Giambattista Cosimo Moraglia, *La guerra italo-francese del 191*.., Guglielmo Donnini, Perugia, 1901m ed. ill.; Comandante X [Gabotto?], *La guerra d'Europa (1921-1923). Romanzo delle Nazioni*, L. E. A. R., Genova, s. d. [v. l'articolo di Paolo Cau in questo stesso volume].

56 Henri Boland, *La guerre prochaine entre la France et l'Allemagne*, D. Rolland, Paris, 1884.

57 Un Parisien, *Paris sautera. La vérité* à *l'Alsace-Lorraine*, W. Hinrichsen, Paris, 1887.

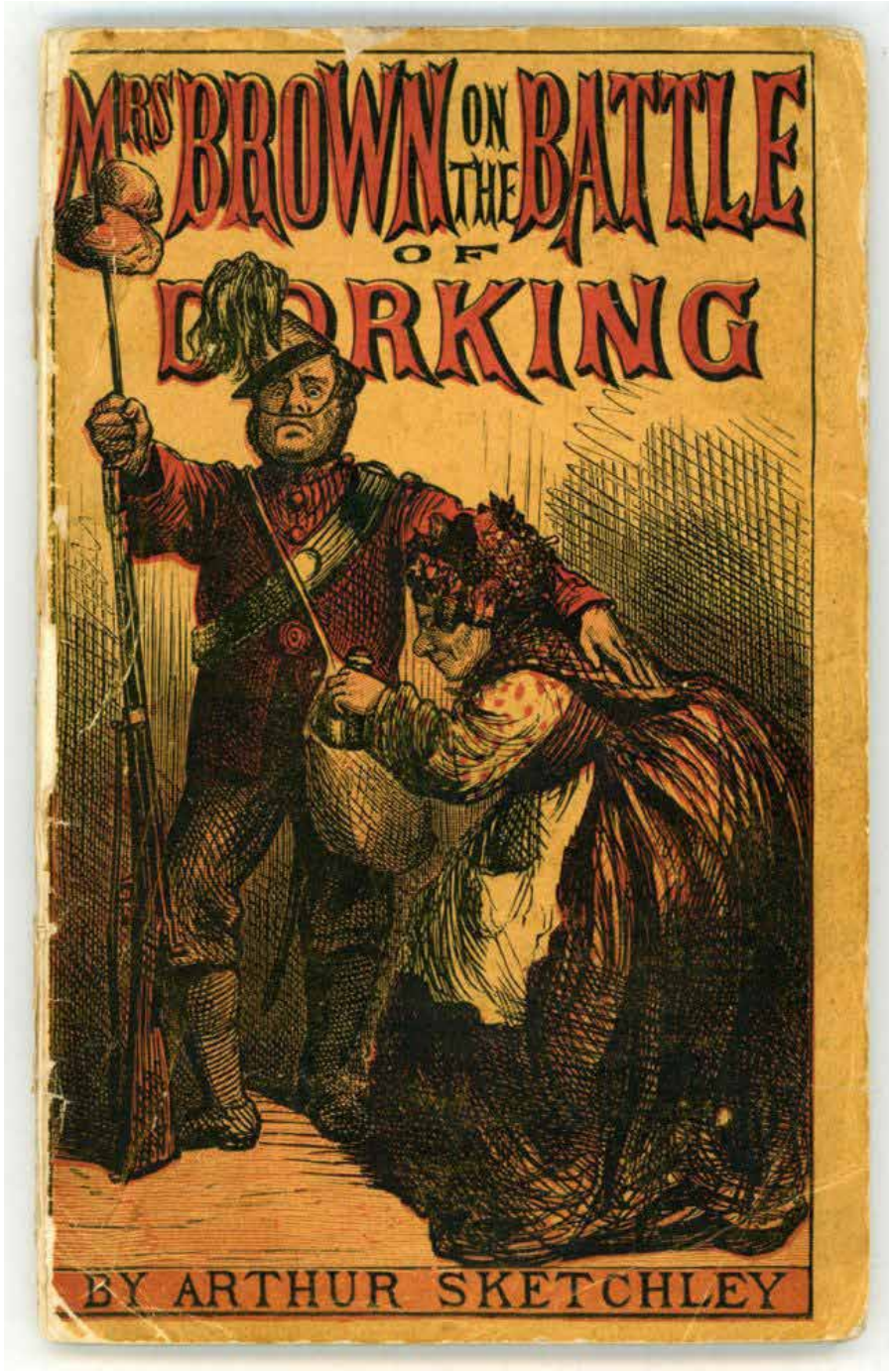
58 Charles Rope, *Rome et Berlin. Opérations Sur Les Côtes de La Méditerranée et de la Baltique au printemps de 1888*, Berger-Levrault, Paris Nancy, 1888. Félix Narjoux (1836?-1891), *Français et Italiens*, Albert Savine, Paris, 1891; "Commandant Z…. & H. Montechant [alias Paul Vignot e Gabriel Fontin, già segretari e ADB dell'ammiraglio Aube], *Les guerres navales de demain*, Berger-Levrault, Nancy, 1891, avec une préface de M. le contre-amiral Réveillère; Cfr. Théodore Rapp, Stephen S. Roberts, *The Development of a Modern Navy: French Naval Policy, 1871-1904*, Naval Institute Press, 1987.

Da che parte starà l'Italia secondo la *FWF* angloamericana						
Anno	Autore	Titolo	Rispetto all'Italia		Bleiler	
			Nemici	Alleati	N.	p.
1886	Catlin	*Bietigheim*	G, A, R	E F J S T, US	203	65
1892	Lehmann	*Who'd Be A Sailor* [a]	E	A F G R	1306	434
1893	Colomb	*The Great War of 189-*	F, R, S	A B E G	455	150
1893	Griffith	*The Angel of Revolution*	E, G, US	F, R	929	303
1894	Le Queux	*The Great war in England*	F, R	E, G	1330	439
1898	M P Shiel	*The Yellow Danger*	E	F, G, R	2025	679
1898	Waterloo	*Armageddon*	E, J, US	A F G R	2307	790
1899	Griffith	*The Great Pirate Syndicate*	E, J, T, US	A F G R	937	305
1907	Grantoff	*Armageddon 190* [b]	E, F	G, (R)	1991	663
1911	Griffith	*The Lord of Labour*	G, A, R	E, F, J, T	950	310
1913	M P Shiel	*The Dragon*	F, R	E, G	2029	682

A = Austria. E = Inghilterra. F = Francia. G = Germania. J = Giappone. R = Russia. S = Spagna. T = Turchia. US = Stati Uniti

[a] *Punch's Prize Novel*. Randolph Churchill, padre di Winston, diventa ministro degli esteri e scatena la guerra insultando gli ambasciatori di A, F, G, It, R e … Andorra.

[b] Sestern [alias Ferdinand H. Grantoff], *Der Zusammenbruch der alten Welt*, 1905, trad. *Armageddon 190*, Kegan Paul, Trench and Teubner, 1907.


MRS BROWN ON THE BATTLE
OF
ORKING
BY ARTHUR SKETCHLEY

Guerra Parallela

La Conferenza interalleata di Roma del gennaio 1917

di Mariano Gabriele

> «Ciò che avrebbe potuto essere è un'astrazione che rimane perpetua possibilità solo in un mondo ipotetico. Ciò che avrebbe potuto essere e ciò che è stato, puntano a un solo fine, che è sempre presente».
>
> Thomas Stearns Eliot*, Four Quartets*, 1943

Federico Savater scrive che «nel passato, dove Hegel vede una necessità razionale già compiuta, Kierkegaard continua a contemplare la possibilità di ciò che avrebbe potuto essere e non è stato»[1]. Pare una riflessione utile per comprendere che talvolta è possibile - e forse anche utile - immaginare anche quello che non è accaduto perché le linee d'azione adottate non sono state idonee a conseguire uno scopo che, compreso e perseguito a fondo nella maniera appropriata, poteva essere risolutivo.

La scelta di evitare il contrasto frontale contro l'avversario più temibile, attaccando prima i suoi alleati più deboli o esercitando la pressione lontano dall'epicentro della lotta è tradizionale nella strategia britannica. E' possibile che se una tale linea fosse stata adottata nella strategia dell'Intesa e le operazioni conseguenti fossero state condotte in maniera tale da avere successo, il lungo assedio agli Imperi centrali dopo la prima Marna sarebbe potuto durare di meno e l'Europa si sarebbe risparmiata una parte della guerra e qualche milione di morti. Ovviamente, tutti sappiamo che la storia non si scrive almanaccando su quello che non è successo, tuttavia qualche volta può diventare istruttiva anche una riflessione di questo tipo.

Per tutto l'Ottocento i Dardanelli costituirono un punto dolente della politica britannica nel Mediterraneo orientale, condizionata fino all'ossessione dalla prospettiva di un accesso zarista ai mari caldi, una preoccupazione che non derivava soltanto dalla supposta minaccia alla imboccatura settentrionale del Canale di Suez, ma soprattutto dal timore che ne fosse insidiato il cuore della potenza

1 *Storia della filosofia raccontata da Fernand Savater*, Bari, Laterza, 2010.

inglese nel Mediterraneo orientale. Nemmeno l'acquisto di Cipro, nel 1878, fu considerato a Londra pienamente risolutivo, anche perché in Mar Nero i russi avevano rifiutato il disarmo navale dopo la Crimea e il trattato di Santo Stefano aveva cancellato anche *de jure* i risultati del precedente conflitto. Perfino l'occupazione italiana del Dodecaneso nella primavera 1912, sconsigliata peraltro dalla Regia Marina, venne considerata dall'Ammiragliato un pericolo tale da indurre l'accordo navale franco-britannico del 10 febbraio 1913, in base al quale la *Royal Navy* assumeva la difesa delle coste occidentali della Francia e tutta la *Marine Nationale* si concentrava nel Mediterraneo in condizioni di superiorità sulla flotta italiana.

Ma intanto i rapporti russo-britannici erano cambiati con l'intesa anglo-russa per l'Asia, sottoscritta a Pietroburgo il 3 agosto 1907, ed erano cambiati al punto che nel 1908 gli inglesi, con un accordo segreto, promisero ai russi Costantinopoli insieme alla provincia armena. Nel 1914 Pietroburgo e Londra erano alleati contro un altro nemico, l'Impero tedesco, la cui espansione economica, industriale, militare e navale insidiava l'egemonica *pax britannica* che aveva caratterizzato il secolo XIX e i cui rapporti con l'Impero asburgico e quello ottomano rendevano potenzialmente esplosivo il contrasto nei Balcani. In questa situazione il ruolo militare dei Dardanelli era capovolto rispetto al passato, perché non si trattava più di contenere nel Mar Nero le ambizioni e la spinta dell'Impero dei Romanov, ma di aprire un collegamento tra questo e i suoi alleati occidentali, che nella prospettiva di una guerra contro la Germania assumeva un valore vitale, anzitutto per riequipaggiare l'Esercito russo, molto numeroso ma molto inferiore come potenza di fuoco alle corrispondenti formazioni tedesche.

Allo scoppio della guerra gli Ottomani, accolti gli incrociatori tedeschi *Goeben* e *Breslau*, diedero nomi turchi a queste navi e affidarono al comandante del *Goeben*, contrammiraglio Wilhelm Souchon, la guida della loro flotta, che venne condotta, prima ancora che Costantinopoli entrasse formalmente nel conflitto europeo, ad eseguire una serie di attacchi ai porti russi in Mar Nero. L'atteggiamento aggressivo era coerente con le infondate speranze turche di recuperare le terre perdute, e l'inguaribile ottimismo del comandante supremo, Enver Pascià, sfociò nell'invio della Terza Armata nel Caucaso con propositi offensivi, tragicamente naufragati in dicembre nella battaglia di Sarikamish, combattuta nella neve, che segnò l'annientamento dell'armata. Ma durante la precedente avanzata turca nel Caucaso orientale, il Capo di S.M. russo, granduca Nicola, aveva chiesto agli inglesi di effettuare un'azione dimostrativa dal versante mediterraneo e il 2 gennaio 1915 giunse l'adesione di Londra.

Churchill, primo Lord dell'Ammiragliato, pensava che un importante suc-

cesso sugli Ottomani nella Turchia europea poteva diventare decisivo, ma aveva in mente di ottenerlo soltanto con le navi che supponeva potessero entrare nei Dardanelli, impadronirsi di Costantinopoli, sboccare in Mar Nero e risalire poi il Danubio insieme alla flotta russa. A prescindere dalla fondatezza di queste speranze operative, è probabile che una grande operazione vittoriosa contro la Turchia europea, condotta con le forze e gli obiettivi necessari, avrebbe trascinato dalla parte dell'Intesa anche i Paesi ancora neutrali dei Balcani[2], naturalmente a spese della Porta; nella suddivisione della pelle dell'orso – a parte i russi di cui si è detto – era infatti previsto che la Grecia avrebbe avuto la provincia di Smirne, l'Italia quella di Adana, la Francia la Siria e il Libano, la Bulgaria il porto di Alessandropoli; inoltre alcuni scali del Mar di Marmara sarebbero andati alla Grecia, alla Romania e alla Bulgaria.

Ma i fini della guerra in Europa, l'aspetto più importante dello scenario strategico turco consisteva nell'apertura di una strada alla conclusione vittoriosa della guerra evitando il cozzo frontale con l'Esercito tedesco perché, separati gli Ottomani dagli Imperi centrali, sarebbe divenuto possibile avviare una grande, decisiva operazione contro l'Impero asburgico, condotta in sintonia dagli eserciti coalizzati dell'Intesa e dei suoi alleati su un lunghissimo fronte che dall'Isonzo attraverso i Balcani arrivava in Bucovina, l'Esercito austro-ungarico, anche se supportato da aiuti germanici, ben difficilmente la avrebbe potuto sostenere. Il vero problema era capirlo ed essere disposti a scommetterci: davvero troppo per una dirigenza politico-militare francese inguaribilmente ammalata di occidentalismo frenetico, un leviatano propenso ad ingoiare tutto che contagiò anche i responsabili militari britannici in terra di Francia. Naturalmente, il governo imperiale di Pietrogrado - la città aveva cambiato nome allo scoppio della guerra – poteva non essere entusiasta di una svolta che, sia pure in nome del successo della coalizione, avrebbe intanto portato gli Stretti sotto controllo occidentale[3] . Ma speranze di sviluppi decisivi e retropensieri sulle conseguenze dell'impresa di Gallipoli persero ogni base quando - dopo una serie di fallimenti operativi dovuti alla mancanza della sorpresa, alla scelta infelice dei punti di sbarco e alla insufficienza degli uomini e dei mezzi nei punti giusti – «scese il sipario su un piano sensato e lungimirante, andato a vuoto per una serie di errori quasi senza precedenti persino nella storia inglese»[4]. Il *premier* britannico Asquith riuscì a

2 Gilbert, *La grande storia della prima guerra mondiale*, Milano, 1998, pp. 171-73.

3 Un indizio di scarso entusiasmo può forse nel livello molto modesto dell'attacco che la flotta russa pose in atto all'imboccatura del Bosforo dalla parte del Mar Nero, una settimana dopo che si era esaurito il tentativo anglo-francese di forzare i Dardanelli.

4 B.H. Liddell Hart, *La prima guerra mondiale 1914-1918*, Milano, Rizzoli, Quinta ediz. BUR,

superare il fiasco di Gallipoli, ma nel dicembre 1916 giunse al capolinea e Lloyd George costituì il nuovo governo[5]. Affrontò subito il problema della conduzione della guerra, e poco prima di Natale l'ambasciatore Imperiali segnalò che il Primo Ministro, ribadito il comune interesse di Londra e di Roma «a preservare l'equilibrio del Mediterraneo», aveva dichiarato:

> «che qualora il generale Cadorna ritenesse possibile svolgere durante l'inverno una nuova vigorosa azione, allo scopo di affrettare la presa di Trieste e magari di Pola il Gabinetto esaminerebbe con simpatia una formale proposta che gli venisse rivolta dal R. Governo perché venga messo a nostra disposizione un certo numero di grosse artiglierie attualmente in Francia dove per il momento sono inutili, nessuna azione seria essendo possibile. Artiglierie sarebbero normalmente accompagnate dal numero necessario di artiglieri inglesi».

Inoltre, la vigilia di Natale il colonnello Greppi, addetto militare a Londra, scrisse a Cadorna:

> «Parlando delle operazioni militari, Lloyd George ha esplicitamente dichiarato all'Ambasciatore che non vede la possibilità di giungere ad alcun risultato di grande entità né sulla fronte occidentale, né su quella russa: il solo modo, a suo parere, di portare un colpo decisivo alla coalizione nemica è quello di intensificare le operazioni contro l'Austria, la più stanca della guerra e ridotta ora veramente a mal partito per la grave situazione interna che va peggiorando ogni giorno»[6].

2013, p. 171. Nel 1746 l'esercito francese avanzava verso i Paesi Bassi, e Londra decise di sfruttare la superiorità marittima per effettuare uno sbarco lontano da quel teatro al fine di attirarvi un contingente dell'armata nemica. Scelta Lorient, sulla costa meridionale bretone, vi si destinarono 4.500 uomini al comando del generale St Clair, ma l'operazione, improvvisata con truppe destinate al Canada, partì senza carte attendibili e senza conoscenza del terreno. La flotta, sproporzionata all'entità modesta della spedizione, salpò da Plymouth il 15 settembre e il 18 giunse a destinazione, ma prima di sbarcare attese due giorni, utili ai francesi per organizzare la difesa. La forza sbarcata, con 8 pezzi, messe verso Lorient, ma la fatica, la pioggia battente e le diserzioni la ridussero a meno di 3.000, e inoltre l'artiglieria venne schierata male da genieri incompetenti. La forte superiorità della difesa indusse ad un reimbarco precipitoso il 28 settembre, in seguito al quale molte navi in costa finirono sugli scogli sospinte da un temporale. Il fiasco giustificava l'ironia di Voltaire ne l'*Histoire de la guerre de 1741*, che tanto irritò David Hume (*Scritti sulla guerra [1745-1748]*, a cura di S. Pupo, Mimesis, Milano-Udine, 2017, pp. 69-85). Durante la Guerra Peninsulare, invece, gli sbarchi di intere armate inglesi in Portogallo e Spagna furono strategicamente decisivi.

5 Imperiali a Sonnino,11 dicembre 1916, in *DDI*, Serie 5, vol.VI, Roma 1988, doc. 827; De Martino a Sonnino, 16 dicembre 1916, *ibidem*, doc. 874.

6 Imperiali a Sonnino, 23 dicembre 1916, DDI, *cit.*, doc. 892, 893, 894; Ministero della Guerra. Comando Corpo di S. M., Ufficio Storico, *L'Esercito italiano nella Grande Guerra (1915-1918)*, vol. IV, tomo I bis, Roma, 1931, p. 305. Ai primi di dicembre, peraltro, il gen. Radclif-

Membri della delegazione francese alla conferenza di Roma del 6 gennaio 1917 L'ambasciatore Barrère e il ministro degli armamenti Albert Thomas

Sarebbe stato un ruolo nuovo per il fronte italiano, sul quale Roma aveva gestito fino ad allora in chiave regionale il conflitto, mentre gli occidentali vi avevano chiesto continuamente offensive al fine di impedire un paventato afflusso di forze austro-ungariche in Francia. Ma se da quel fronte, condotta dalle forze occidentali dell'Intesa coalizzate si fosse condotta una operazione diversa e decisiva avente come obiettivo finale il crollo e la resa di Vienna, la Germania da un lato e la Turchia dall'altro sarebbero state isolate. Lloyd George propose una Conferenza interalleata al massimo livello politico e militare da tenersi a Roma, dove si riunì presso il Ministero degli Esteri il 6 gennaio 1917[7]. L'incon-

fe aveva avvertito Cadorna che il Capo di S.M. britannico, Robertson, era contrario a sostenete una iniziativa sul fronte italiano.

7 Per l'Italia c'erano Boselli, Sonnino e Cadorna. Aristide Briand era accompagnato dai ministri della guerra e degli armamenti (Lyautey e Albert Thomas), dal comandante dell'Armée d'Orient (Sarrail), dall'ambasciatore Camille Barrère e dal diplomatico Philippe Berthelot. Lloyd George dal segretario alla guerra Hankey, dal capo di SM Robertson, dal gen. Milne e dal ministro ad Atene. La Russia era rappresentata dal gen. Fëdor Palitsin (1851-1923), comandante le forze russe in Francia. V. Jean Delisle, «Fiche N. 165: La Conférence de Rome

tro doveva in special modo essere dedicato al fronte macedone, ma vi si aggiunse l'esame delle possibilità di concorso alleato al fronte italiano, su iniziativa del *Premier* britannico.

Aprendo la Conferenza, il presidente del Consiglio italiano, Boselli ricordò che per ottenere la vittoria le forze della coalizione dovevano formare «realmente e continuamente una vera unità di programma e d'azione» . Il promemoria di Lloyd George del 5 gennaio andava nella stessa direzione: individuata nella «deficienza di artiglierie e più specialmente di artiglieria pesante e delle relative munizioni» il motivo per cui le offensive dell'Esercito italiano non avevano riportato ancora un successo completo, proponeva di concentrare sull'Isonzo aliquote importanti di artiglieria pesante inglese e francese per infliggere agli austriaci una sconfitta decisiva e scacciarli da Trieste e da Pola. Gli inglesi avrebbero potuto contribuire con 300 pezzi pesanti: con tali rinforzi la disfatta austriaca appariva certa. «E noi sappiamo che la Germania è temibile finché ha l'Austria alle spalle. Se l'Austria cade, anch'essa è condannata». Il *premier* inglese chiese poi a Cadorna se «avrebbe avuto bisogno soltanto di cannoni o anche di alcune divisioni di fanteria»[8], attendendosi un forte, immediato e convinto sostegno, dal momento che il Capo militare italiano, a fine dicembre, aveva già definito un primo fabbisogno di artiglierie alleate per l'auspicata offensiva. Ma Cadorna cominciò col discutere dei criteri operativi e dove convenisse attaccare; pose poi la questione del tempo durante il quale avrebbe potuto contare sull'artiglieria alleata, specificando che «un rinforzo di 300 pezzi, concesso solamente sino al mese di aprile, non sarebbe riuscito di alcuna utilità per la nostra fronte». I francesi insorsero: già Briand, presidente del Consiglio e ministro degli Esteri aveva obiettato a Lloyd George che la preparazione dell'offensiva di primavera sul fronte francese era già avanzata, un'offensiva sulla quale «il gen. Nivelle dava piena garanzia circa il raggiungimento di risultati decisivi»[9];

---

du 5-7 janvier 1917», online.

8 Vedi verbale della Conferenza trasmesso da Sonnino a Imperiali l'11 febbraio 1917, DDI, serie 5, vol. VII, Roma, 1978, doc. 277. Gli fece eco Cadorna, il quale ebbe poi ad affermare che nessuno come Lloyd George aveva ben compreso l'importanza del fronte italiano e che "bisognava incominciare dall'abbattere l'Austria, come il più debole degli Imperi Centrali, poiché raggiunto tale risultato la Germania sarebbe rimasta isolata e quindi costretta a cedere, come difatti avvenne alla fine del 1918", R. Cadorna, *La guerra alla fronte italiana*, Milano, 1934, pp. 342-43.

9 Come noto, l'offensiva Nivelle, sferrata il 16 aprile 1917, fu catastrofica. Impietosamente, Martin Gilbert (*La grande storia della prima guerra mondiale*, cit., pp. 393-94) ha scritto: «i francesi, con 20 divisioni dispiegate lungo un fronte di 40 chilometri, attaccarono i tedeschi attestati sul fiume Aisne. L'offensiva fu un disastro, benché per la prima volta i francesi impie-

quindi si poteva esaminare qualsiasi progetto, ma a patto di non comprometterla. L'intervento di Cadorna parve invece condurre proprio a questo: l'opposizione dei francesi da «vivace» divenne «irriducibile» e fece arenare il progetto del *premier* britannico. Né l'eventuale offerta di due divisioni italiane per l'Armée d'Orient valse a smuoverli dalla loro intransigente negativa. Così, quanto al fronte italiano, la deliberazione n. 7 della Conferenza, assunta a fine mattinata del 6 gennaio, recitava:

> «La Conferenza, persuasa dell'opportunità offerta dal fronte italiano per un'offensiva combinata dei tre alleati occidentali, si è trovata d'accordo che l'appoggio da dare da parte degli alleati occidentali all'esercito italiano sul Carso deve essere esaminato (*envisagé*) dalle autorità militari alleate dei diversi Governi, per la decisione dei tre Governi interessati»[10].

Il rinvio alle calende greche significava che non se ne sarebbe parlato seriamente più. Cadorna redasse una nota, trasmessa a Sonnino il 17 febbraio, in cui ripeteva che dal fronte dell'Isonzo si sarebbe potuto penetrare nel territorio nemico, progettando di attaccare dal Vipacco in direzione dell'arteria Gorizia-Aidussina-Prevacco-Lubiana. Il concorso alleato era indispensabile, in artiglierie ed eventualmente in un certo numero di divisioni: almeno 300 pezzi di grosso e medio calibro e otto divisioni. Ribadiva in conclusione che nessun tratto di fronte in Occidente era così *sensibile* come quello dell'Isonzo, un'azione energica dal quale avrebbe distolto l'avversario da altri propositi offensivi e reso più efficace l'azione alleata sul fronte francese. Scrivendo in seguito, Cadorna ebbe modo di congratularsi con se stesso perché gli avvenimenti posteriori avevano dimostrato la fondatezza delle sue considerazioni, ed è possibile che almeno in parte non avesse torto[11]. La nota venne consegnata personalmente dall'ambasciatore Imperiali a Lloyd George il 22, e il Primo ministro britannico fu molto gentile, ma già da una settimana si era impegnato col governo francese e il generale Nivelle per l'offensiva sul fronte occidentale; il 9 febbraio infatti

gassero i carri armati. Nivelle aveva previsto un'avanzata di 10 chilometri: dovette fermarsi dopo 600 metri. Aveva previsto circa 15.000 morti, ce ne furono quasi 100.000. Dei 128 carri armati entrati in azione, 32 furono messi fuori uso il primo giorno. Dei 200 aerei che avrebbero dovuto alzarsi in volo, ne furono disponibili soltanto 131 quando iniziò l'azione, ed ebbero la peggio contro i bombardieri tedeschi. Non un solo dettaglio del piano andò come previsto, neppure l'assalto alle trincee tedesche da parte dei soldati di colore: i senegalesi, decimati dalle mitragliatrici, ruppero le file e si diedero alla fuga»

10 Verbale della Conferenza, *cit.*

11 La richiesta di 8 divisioni e 3-400 pezzi per un'offensiva era del tutto insufficiente, considerato che dopo Caporetto affluirono in Italia 11 divisioni anglofrancesi con 1.349 pezzi, senza la minima idea di impegnarsi in azioni offensive.

comunicò a Imperiali che il piano di Cadorna era arrivato troppo tardi e che, eventualmente, avrebbe potuto essere attuato in un secondo tempo: a tal fine avrebbe inviato in Italia il Capo di S. M. britannico Robertson per discuterne col Capo di S.M. italiano.

In realtà l'idea di una grande offensiva interalleata dal fronte italiano era tramontata, tanto che nella successiva Conferenza di Pietrogrado (1-17 febbraio 1917) il delegato di Cadorna comunicò che i piani offensivi del nostro esercito riguardavano esclusivamente l'altipiano di Asiago e il Carso, e che a sostegno degli alleati si prevedevano mere azioni dimostrative[12]. Ma il *premier* britannico, che si era dovuto arrendere ai suoi generali e a quelli francesi, gli uni e gli altri irriducibili occidentalisti, non era contento e non ne fece mistero. Nel rapporto dell'ambasciatore a Londra dell'11 gennaio si leggeva;

> «Per la doverosa esattezza della informazione debbo aggiungere che unico punto sul quale mi è sembrato scorgere in Lloyd George alquanta contrarietà è quello concernente la contemplata grande offensiva sul nostro fronte. Con la sua abituale impulsività e profano come è in questioni militari, egli da lontano non deve essersi reso abbastanza conto delle grosse difficoltà tecniche che si oppongono a tale più o meno immediata azione per attuare la quale riteneva probabilmente sufficiente l'offerta di artiglieria pesante inglese. La constatazione pertanto della impossibilità di iniziare prima di maggio una siffatta offensiva da lui molto caldeggiata gli ha cagionato sorpresa e rincrescimento che trasparivano abbastanza chiaramente dal suo parlare».

E il Capo di gabinetto del ministro degli Esteri, conte Luigi Aldrovandi Marescotti, il 16 gennaio gli segnalava dalla capitale inglese che in ambienti bancari aveva percepito «senso di depressione; dispiacere di Lloyd George di non (avere) conversato sufficientemente da solo a solo con V. E.»; e girava un rapporto nel quale «si riferiva del rifiuto italiano circa i grossi cannoni inglesi e francesi e vi si diceva essersi riportata l'impressione che l'Italia 0vuol fare una guerra fiacca per conservarsi forte al momento della pace»[13].

---

12 Il generale Ruggeri Laderchi comunicò che Cadorna avrebbe operato sull'altipiano in aprile e poco dopo sul Carso, confermando l'impegno di entrare in azione entro tre settimane qualora un alleato fosse stato attaccato o costretto ad anticipare una propria offensiva; ove poi gli alleati avessero attaccato loro in marzo, veniva garantita una grande dimostrazione sull'Isonzo. *Ibidem*, p. 144.

13 Imperiali a Sonnino, Londra, 11 gennaio; Aldrovandi Marescotti a Sonnino, Londra, 16 gennaio 1917, DDI, Serie 5, vol. VII, *cit.*, doc. 71, 107: quest'ultimo rapporto riferiva anche di critiche alla R. Marina: «In molti ambienti si ha l'idea che la Marina italiana non abbia fatto e non faccia abbastanza e non sia molto *fair*, nei suoi comunicati, per quanto riguarda l'azione

Pare in conclusione da sottoscrivere l'opinione di Aldrovandi Marescotti:

> «Fu grave iattura che l'offerta portata da Lloyd George alla Conferenza di Roma, di un concorso militare inglese sul fronte italiano, non sia stata da noi accolta. Ciò avrebbe importato una più stretta cordialità di rapporti tra Italia e Inghilterra, che dalla cooperazione militare si sarebbe indubbiamente estesa ad una maggior cooperazione politica. Il rifiuto di Roma, escludendo il concorso italo-britannico, ebbe come conseguenza l'intensificazione di quello franco-inglese, forse consacrato dalla immediata visita del generale Nivelle a Londra. Probabilmente anche tutta la questione dell'Asia Minore ha sofferto di questa situazione in cui si trova l'Italia»

Considerando "ciò che avrebbe potuto essere e non fu" durante la prima conflagrazione mondiale, è evidente che non si può assumere alcuna strategia come assolutamente valida e utile in qualsiasi situazione: anche la validità di quella "periferica" dipende dalle circostanze, che sono da valutare caso per caso con serenità critica. Ma è probabile che nel 1915 e nel 1917 l'Intesa abbia perduto occasioni che si potevano sfruttare meglio, o almeno si potevano tentare. Confortano queste riflessioni anche le conclusioni di un recentissimo studio sulle strategie poste in essere durante il primo conflitto mondiale:

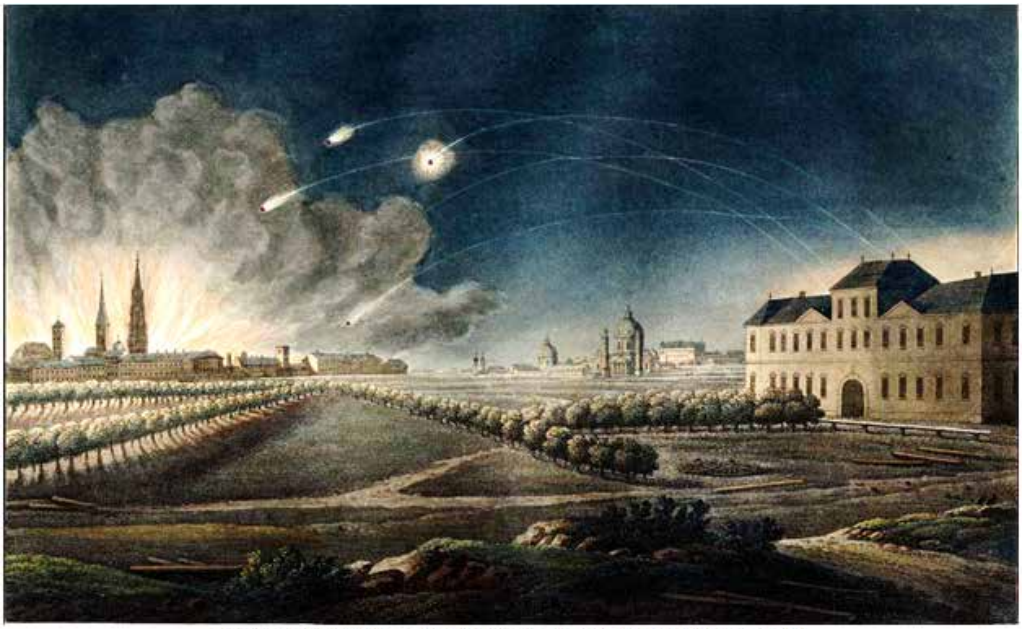
> «il tracollo degli Imperi Centrali iniziò per il cedimento dei fronti periferici, prima in Bulgaria e quindi in Palestina. La strategia di Lloyd George, che riteneva essenziale attaccare il nemico nelle posizioni meno forti, aveva quindi avuto la sua consacrazione, malgrado i pareri contrari di Clemenceau e dei generali franco-britannici, decisi a sconfiggere il nemico principale, la Germania, pur sapendo che ciò avrebbe comportato un ulteriore, pesantissimo bagno di sangue»[14]

La lunga durata del tempo di guerra, poi, spinge a individuare la vera, prima condizione della sconfitta di Berlino e di Vienna, più che nelle avverse e sanguinose vicende dei campi di battaglia, nell'esaurimento della loro energia vitale, fiaccata più dal cappio del blocco navale, lento ma inesorabile, che dalle sconfitte al fronte, si chiamassero Vittorio Veneto o sfondamento della linea Hindenburg. Anche queste erano probabilmente inevitabili per motivi politici e militari, e quindi se ne può legittimamente parlare in chiave di gloria, ma probabilmente in misura assai più contenuta di quanto si è visto con i troppi *chicchirichì* celebrativi – alcuni inverecondi – del novembre 2018.

---

delle marine alleate».

14 F. Sanfelice di Monteforte, *La lezione strategica della Grande Guerra. Sogni e realtà*, Milano, Mursia, 2018, p. 278.



Bombardamento francese di Vienna, notte dell'11-12 maggio 1809
Acquatinta di Eustache Hyacinthe Langlois (1777-1838)
sull'originale di Johann Nepomuk Hoechle (1790-1835), Paris, 1822
(dono dell'American Beethoven Society)

Volantino lanciato su Vienna il 9 agosto 1918 dall'87a Squadriglia "Serenissima"

VIENNESI!

Imparate a conoscere gli italiani.

Noi voliamo su Vienna, potremmo lanciare bombe a tonnellate. Non vi lanciamo che un saluto a tre colori: i tre colori della libertà.

Noi italiani non facciamo la guerra ai bambini, ai vecchi, alle donne. Noi facciamo la guerra al vostro governo nemico delle libertà nazionali, al vostro cieco testardo crudele governo che non sa darvi nè pace nè pane, e vi nutre d'odio e d'illusioni.

VIENNESI!

Voi avete fama d'essere intelligenti. Ma perchè vi siete messa l'uniforme prussiana? Ormai, lo vedete, tutto il mondo s'è volto contro di voi.

Volete continuare la guerra? Continuatela. E' il vostro suicidio. Che sperate? La vittoria decisiva promessavi dai generali prussiani? La loro vittoria decisiva è come il pane dell'Ucraina: Si muore aspettandola.

POPOLO DI VIENNA, pensa ai tuoi casi. Svégliati!

VIVA LA LIBERTÀ!

VIVA L'ITALIA!

VIVA L'INTESA!

128

La crociera del *Magenta*
I primi trattati dell'Italia con Cina e Giappone

di Mariano Gabriele

Durante il cosiddetto «decennio di preparazione» cavouriano, la Marina asburgica aveva realizzato un'impresa di grande risonanza: la circumnavigazione del mondo ad opera della fregata leggera *Novara* tra l'aprile 1857 e l'agosto 1859. L'unità navale era stata varata a Venezia nel 1850: dislocava circa 2.100 t ed era un tre alberi a propulsione mista (vela e motore marino da 1.200 HP), dotato di sei ponti e armato, a seconda degli assetti, con 34 o 42 cannoni. La lunga navigazione si svolse al comando del commodoro Bernhard von Wullerstorf-Urbain, con un equipaggio di 345 uomini. A bordo furono accolti sette noti scienziati, tra cui il barone Cajetan von Felder, che studiarono le caratteristiche degli ambienti oceanici e raccolsero una importante collezione di crostacei destinata al Museo di Storia naturale di Vienna[1].

E' difficile immaginare che qualche Marina preunitaria italiana potesse emulare il viaggio della *Novara*, non tanto sul piano tecnico, ché le marinerie sabauda e borbonica non avevano avuto problemi ad affrontare almeno l'oceano Atlantico, quanto sul piano concettuale, nessuna di esse avendo alle spalle uno Stato di sufficiente dimensione storica, economica e territoriale. Peraltro, nel 1843 una divisione di nove unità - il grosso della flotta napoletana - accompagnò la *Constitucion* nave ammiraglia brasiliana, a bordo della quale la sorella del re Ferdinando II, principessa Teresa Cristina di Borbone, andava a Rio de Janeiro per sposare l'imperatore Pedro II. L'anno seguente, agli ordini del CF Lettieri, la fregata *Urania* salpò da Napoli per una lunga crociera (19 mesi) in Atlantico, che percorse in lungo e in largo. Anche unità della Marina sarda condussero crociere in Atlantico, mentre i rapporti con l'America meridionale divenivano più frequenti e stabili in quanto collegati a un processo migratorio verso l'estuario del Plata – esclusa l'Argentina, dove era vietata l'immigrazione – e, nel Pacifi-

1 Cfr G. Treffer (Hg), *Weltumseglung der Novara 1857-1859*, Wien, Molden, 1972. Si può aggiungere che nel 1859, allo scoppio della seconda guerra d'Indipendenza, la fregata austriaca si trovava nelle acque dell'America meridionale e, se avesse proseguito per il Mediterraneo, rischiava la cattura o l'affondamento da superiori forze navali francesi o sarde, ma Cristoforo Negri, per motivi di fraternità scientifica, intervenne presso Cavour, che recepì l'istanza e ordinò di non impedirne il ritorno, avendo cura di ottenere anche dai francesi un atteggiamento analogo.

co, verso le coste peruviane e cilene. Gli emigranti sardi provenivano soprattutto dalla Liguria e dal Piemonte, e godevano di una buona posizione economica e sociale, motivo per cui nei nuovi Paesi di residenza potevano affermarsi rapidamente, venendo a costituire motivo di interesse per lo Stato di provenienza; unità della flotta furono inviate in varie occasioni a loro sostegno e nel 1835, la fregata *Des Geneys*, non moderna, ma sufficiente allo scopo, diede inizio alla stazione navale del Plata[2].

Prima dell'Unità il Regno di Sardegna manteneva rapporti diplomatici diretti con le maggiori Nazioni europee, gli Stati Uniti e, nell'America latina, con i Paesi verso cui si era diretta l'emigrazione ligure e piemontese nei primi decenni del secolo. I rapporti con le altre capitali del mondo, quando esistevano, venivano gestiti attraverso la rete diplomatica francese. Ma con l'avvento del Regno d'Italia l'impegno della protezione e dell'assistenza si estese a tutti i soggetti di origine italiana e divenne subito evidente che nella nuova dimensione unitaria i rapporti esteri dello Stato nazionale non potevano limitarsi a quelli che erano stati sufficienti per quello regionale. Nell'America meridionale, ad esempio, il flusso era cresciuto in maniera macroscopica dopo che, nel 1857, era stato rimosso il divieto di immigrazione in Argentina: lombardi e poi meridionali – più poveri e socialmente più marginali, ma destinati a diventare più numerosi di tutti – si trasferirono nei Paesi costieri dell'estuario del Plata[3]. Ma, in generale, il Regno d'Italia si trovò nella necessità di affrontare esigenze grandemente diverse, come non potevano non essere diverse le ambizioni. Anche l'Estremo Oriente entrò subito nel raggio di un interesse diretto, reso più urgente dalla crisi dell' industria serica in Piemonte e in Lombardia, dove i bachi erano stati colpiti da un morbo talmente grave che se ne temeva la scomparsa; si era tentato senza successo di sostituirli con semi importati dai Balcani, dalla Persia e dall'Australia, ma l'esperienza aveva dimostrato che solo ceppi provenienti dalla Cina e dal Giappone erano abbastanza resistenti per acclimatarsi nell'Italia settentrionale.

Nel 1862 si progettò di inviare una unità della R. Marina a circumnavigare il globo, ma la flotta italiana non aveva una nave idonea. Sarebbe stata questa la corvetta *Magenta* [4], entrata in servizio a fine 1863 e richiamata ai primi di

2 Fausto De Leva, *Storia delle campagne oceaniche della R. Marina*, USMM, Roma, 1992 (ristampa), pp. 11-16. Francesco Ammannati, Silvio Calzolari, *Un viaggio ai confini del mondo 1865-1868*, Luni ed., 2018.

3 ACS, Roma, *Ministero Marina*, Uffici Diversi – Gabinetto, busta 3, fasc. 29; busta 6, fasc. 97; busta 14, fasc. 242; busta 16, fasc. 307 e 308.

4 Pirocorvetta in legno ad elica, costruita nel cantiere di Livorno, varata nel luglio 1862, entrò in squadra a fine 1863. Armata di 20 cannoni, con equipaggio di 14 U e 294 SU e comuni,

luglio 1864 a Napoli da Sfax – dove era stata distaccata dalla squadra accorsa in Tunisia nell'aprile 1864 – per prepararsi al grande viaggio, ormai considerato necessario[5], che doveva cominciare a ottobre: comandante designato era allora il capitano di vascello Guglielmo Acton ed era previsto che Cristoforo Negri, capo dei consolati al Ministero degli Esteri, si imbarcasse per raggiungere il Giappone e la Cina e stipularvi accordi commerciali analoghi a quelli già conclusi da altre nazioni. Il ministro della Marina Cugia emanò il 7 agosto le istruzioni per il viaggio e raccomandò che gli uomini dell'equipaggio fossero «di bello e militare aspetto»; la nave avrebbe preso a bordo anche qualche illustre studioso e alcuni missionari, fermo restando che motivazione essenziale e primaria della spedizione erano gli interessi commerciali del Paese. Il 15 settembre la *Magenta* entrò in armamento e il 17 Acton fu convocato a Torino da Cugia in relazione al viaggio. Ma il 6 ottobre la spedizione venne sospesa per avere attuazione dopo un anno con un altro comandante, il capitano di fregata Vittorio Arminjon[6]. Nei primi mesi del 1865 la *Magenta* si trasferì alla stazione navale del Plata, dove l'Arminjon la raggiunse il 17 gennaio 1866 al comando della fregata *Regina*, che trasportava anche diversi ufficiali del suo S.M., due scienziati e le provviste per il viaggio di circumnavigazione.

Il 4 novembre precedente il nuovo ministro della Marina, generale Angioletti, aveva trasmesso al comandante designato le sue prolisse «Istruzioni per la *Magenta* nelle acque della Cina e del Giappone», che ricalcavano le precedenti redatte dal Cugia:

> «Egli è qualche tempo che il Governo del Re pensava di fare eseguire ad una nave dello stato un viaggio di circumnavigazione con uno scopo politico, commerciale e scientifico… il bisogno ognora crescente di estendere le nostre relazioni commerciali; la malattia generale dei bachi da seta che spinge fortissimi capitali nazionali verso l'Estrema Asia all'acquisto del solo seme capace di sostenere l'industria serica; e la necessità politica di unire alle altre influenze Europee anche la nostra nei mari della Cina e

dislocava 2.522 tsl, disponeva di un'ampia velatura su tre alberi e di un apparato motore che sviluppava 1.900 HP effettivi e una velocità di 10 nodi;

5 Gli interessi italiani in Estremo Oriente erano affidati alla rete diplomatica francese e nel maggio 1864 Torino sperò di approfittare di una missione diplomatica nipponica a Parigi per risolvere la questione del commercio del seme serico, ma gli inviati giapponesi non avevano i poteri necessari per trattare con gli italiani.

6 Nato a Chambery, in seguito al trattato di Torino del 24 marzo 1860 aveva optato per la Francia e il successivo 14 luglio era stato nominato TV nella Marina Imperiale francese. Nell'aprile 1861 si era dimesso volontariamente per tornare alla R. Marina dove nel febbraio 1864 fu promosso capitano di fregata di 1a classe.

> del Giappone, fece risolvere il Governo di S. M. a non più ritardare l'invio di una nave da guerra in quelle acque. Se non che togliendo a questo viaggio il carattere di un giro intorno al Globo nell'interesse principale della Scienza, si pensava di fare oggetto supremo di esso la conchiusione di un trattato di commercio con la Cina e del Giappone nell'interesse principalmente dell'industria serica del paese. La S.V. avendo di mira questo scopo subordinerà ogni altro alla migliore riuscita di esso…Il Governo del Re non può fin d'ora provvedere al modo più conveniente per l'andamento della sua missione, quindi si riserba farle tenere a Singapore ulteriori istruzioni, e tutte le commendatizie e le credenziali che saranno necessarie. Intanto dal Ministro dell'Agricoltura e Commercio le si trasmettono le accluse istruzioni insieme aduna ricca collezione di prodotti dell'Industria Nazionale, destinati ad agevolarle la riuscita della sua missione, come le si acclude una lettera che il Ministro degli affari Esteri dell'Impero dei Danesi dirige al Sig.r Roches, Ministro di Francia a Ieddo [Edo], una relazione pervenuta l'anno scorso al Ministero sulla Cina, ed una lettera sullo stesso argomento del Ministro Nigra».

Consultate le maggiori istituzioni nazionali del settore, erano stati scelti, al fine di rendere il viaggio «maggiormente proficuo sotto il profilo scientifico», due illustri esponenti di scienze fisiche e naturali, il sen. prof. Filippo de Filippi (1814-1867) e il suo assistente Enrico Hillyer Giglioli (1845-1909). Lo S.M. della nave doveva inoltre raccogliere le informazioni che potevano interessare eventuali future iniziative commerciali: dazi, tariffe, disposizioni amministrative e legislative, livello di «sicurezza personale» degli stranieri. Si faceva assegnamento, per ottenere qualche appoggio in Paesi nuovi con i quali non il neonato Stato unitario italiano non aveva rapporti diplomatici, anche sulle buone relazioni di Torino con i paesi che avevano riconosciuto il Regno d'Italia, specie con Parigi e con Londra: faceva eccezione l'impero asburgico che non lo aveva fatto e contro il quale venivano dal Parlamento e da altre istanze italiane frequenti auspici di una nuova guerra[7].

La *Magenta* avrebbe dovuto «navigare a vela», sfruttando l'economica propulsione del vento che spirava da ovest ad est in Atlantico e poi, grazie al monsone di libeccio, nell'Oceano Indiano: pertanto l'itinerario prescritto per l'E-

7 Nei confronti di unità militari austriache che si fossero incontrate occorreva condursi con attenzione e cautela, applicando il concetto di reciprocità. Ma se Arminjon avesse saputo che era scoppiata la guerra, doveva «dirigersi per la via più sollecita per far ritorno nello stato, evitando forze superiori» avversarie: se ciò fosse stato impossibile, l'unità avrebbe dovuto affrontare il combattimento, nella certezza che «l'onore della bandiera e la difesa della *Magenta* trovasi assai bene affidati». Tutto poi si aggiustò perché in via diplomatica si stabilì la neutralizzazione della corvetta. ASMAE, Roma, busta 1.491, fasc. 2; ACS, *cit.*, busta 4, fasc. 35.

stremo Oriente prevedeva la traversata dell'Atlantico meridionale dall'estuario del Plata al Capo di Buona Speranza, e poi, a tappe[8], dei mari asiatici fino a Nagasaki. La propulsione a macchina poteva essere usata solo secondo l'apposito Regolamento o quando «stimato indispensabile»; peraltro, nelle acque giapponesi e cinesi, era ammessa una maggiore correntezza ove lo si fosse ritenuto «profittevole per effetto della sua missione diplomatica». Circa la prosecuzione del viaggio di circumnavigazione dopo l'Asia non c'erano indicazioni, pur prevedendosi che la corvetta «dovrà attraversare il Grande Oceano». Lo scritto dell'Angioletti concludeva con una specie di fervorino diretto all'Arminjon: «la *Magenta* porta per la prima volta in lontane regioni la Bandiera nazionale, faccia che da per tutto essa rappresenti la politica leale, disinteressata, e civilizzatrice del Governo del Re; abbia presente che l'Italia fiera della sua indipendenza vuole dovunque rispettare quella degli altri popoli». Il ministro chiariva infine che le istruzioni erano solo norme generali e l'Arminjon aveva libertà d'azione: «se grande è perciò la responsabilità che il Governo del Re lascia alla S.V., grandissima è la fiducia che in lei ripone». Il comandante, comunque, si attenne il più possibile alle istruzioni originarie e a quelle che successivamente il nuovo presidente del Consiglio e ministro degli Esteri Lamarmora gli fece pervenire a Singapore, insieme alle lettere credenziali, e a Shanghai. Le nuove istruzioni, sostanzialmente non innovative, confermavano l'assistenza e l'appoggio delle rappresentanze francesi e inglesi in Estremo Oriente[9].

La corvetta salpò dal Plata il 2 gennaio 1866 e oltrepassò il Capo di Buona Speranza l'8 marzo. Nell'oceano Indiano incontrò una furiosa tempesta, si tenne su una rotta molto meridionale e giunse a Batavia il 27 aprile; ripresa la navigazione dopo 9 giorni, il 15 maggio raggiunse Singapore, dove fece tappa altri 9 giorni, dirigendo poi per Saigon e Yokohama, dove attraccò il 4 luglio 1867. Dalle memorie dell'Arminjon apprendiamo che seppe da diplomatici francesi di non poter chiedere più di quanto era stato accordato alla Prussia, ossia di ottenere per la propria marina mercantile di poter accedere ai porti nipponici già designati, con l'impegno di estendere analoghe concessioni ad altri scali che si fosse deciso di aprire in avvenire. Nulla di nuovo, quindi, ma possibilità di ottenere la clausola della nazione più favorita, senza la pretesa, che l'Italia non aveva mai avuto, di ottenere per prima concessioni particolari. Venuta dallo Shogun, personalmente impegnato al campo per una guerra intestina, l'autorizzazione ad

8 Venivano citati, pur senza escluderne altri, gli scali di Madras, Batavia, Saigon, Canton, Shangai, Nagasaki.

9 La questione fu poi risolta per via diplomatica con la neutralizzazione della corvetta. Cfr ASMAE, Roma, busta 1491, fasc. 2; ACS, *cit.*, busta 4, fasc. 35.

aprire trattative, le conversazioni ebbero inizio l'11 agosto e durarono senza che emergessero contrasti importanti un paio di settimane. Da parte italiana le trattative furono condotte con abilità, sebbene l'Arminjon, prestato alla diplomazia, vivesse questa esperienza senza particolare entusiasmo[10]. Il 25 venne firmato il trattato e il giorno successivo – durante il quale l'evento fu festeggiato con gala di bandiere, visita del governatore a bordo e salve di saluto reciproche - l'Arminjon ne diede notizia al ministro della Marina. Lo strumento diplomatico era composto da 23 articoli e 6 regolamenti commerciali, integrati da una convenzione addizionale e dalle tariffe. L'accordo, premessa «pace perpetua e amicizia costante» tra i due sovrani e i loro popoli, apriva al commercio e alla residenza degli italiani i porti e le città di Kanagawa, Nagasaki e Hakudate, come pure il diritto di operare «in tutti i porti del Giappone aperti al commercio» in avvenire. L'art. 19 del trattato sanciva per l'Italia la clausola della nazione più favorita: «E' espressamente stipulato che il governo di Sua Maestà il Re d'Italia ed i suoi sudditi godranno liberamente…di tutti i diritti, immunità, privilegi e vantaggi che siano stati accordati da Sua Maestà il Taicoun del Giappone al governo e ai sudditi di ogni altra nazione».

Restava la Cina. Sebbene il nuovo Regno d'Italia non vi fosse ancora formalmente rappresentato, diversi suoi sudditi, nel bene (industria tessile) e nel male (tratta dei *coolies*), abitavano e operavano nell'Impero. A suo tempo Luigi Torelli, ministro del Commercio dell'ultimo governo Lamarmora, aveva particolarmente insistito sulla necessità di sviluppare sul piano ufficiale i rapporti con la Cina e nel governo una tale esigenza era pienamente condivisa. L'Arminjon, che aveva saputo di Lissa, aveva però le sue preoccupazioni, che furono superate solo in seguito, durante il soggiorno in Cina, quando si ebbe notizia della pace e dell'acquisto del Veneto. In ogni modo, la corvetta lasciò il Giappone il 1° settembre 1866 e dopo otto giorni di navigazione giunse al delta del Fiume azzurro (Yang-Tze Kiang), nel porto di Wu-Sung, da dove però il pescaggio della nave non consentiva di risalire il fiume, né ciò era possibile da Ta-ku, dove la *Magenta* gettò definitivamente l'ancora.

Ansioso di portare a termine la missione, Arminjon, con due ufficiali, partì subito in palanchino per la capitale cinese, distante circa 150 km. Ma la Cina, in piena decadenza dopo le guerre dell'oppio, cercava di mantenere con ostina-

10 Henry Arminjon, discendente del Comandante della *Magenta*, in un discorso commemorativo tenuto a Chambéry il 22 ottobre 1893, citò dall'Archivio di famiglia una lettera di Vittorio alla madre, del 12 luglio 1866, nella quale si legge: «Io sono militare prima di essere diplomatico. Vorrei finirla il più presto possibile col Giappone e la Cina per ritrovare il posto che mi spetta nella squadra».

zione e di imporre talune forme e procedure di nessuna importanza reale. Era previsto così che solo il Mandarino Tchong Heu, residente a Tien-Tsin, avesse facoltà di annunciare al governo imperiale l'arrivo di plenipotenziari stranieri. Il comportamento di Arminjon, che si era diretto subito alla capitale, venne quindi giudicato fuori dalle regole e strano – si seppe dai russi

> «perché, avendo il governo Chinese collocato a Tien Tsin un suo funzionario con missione di ricevere le persone di alto rango che vogliono recarsi a Pekino, io avevo continuato la mia strada per quella città senza neppure farmi annunziare. Una tale condotta, a giudizio dei Chinesi, certamente era contraria ai riti e suscettibile di censura, poiché in più non si entra in una casa senza avvertire il portinaio».

Soccorsero ad appianare le cose diplomatici di Paesi amici, in particolare il conte di Belmont:

> «Il Principe Kong non acconsentì di ricevere da parte mia nessuna comunicazione uffiziale, prima ch'io mi facessi annunziare da Tchong-Heu. Scrissi allora a Tien Tsin e cinque giorni dopo il Tribunale degli affari Esteri faceva conoscere al conte di Belmont che il decreto per la nomina dei plenipotenziari chinesi era stato presentato alla firma dell'imperatore»[11].

Superata l'involontaria *gaffe*, Arminjon poté accattivarsi disponibilità dal principe reggente Kong e il 9 ottobre furono nominati i plenipotenziari cinesi, Mandarini Tsung-Heu, vice-presidente al Ministero della Guerra, e Tan-Tu-Shiang, consigliere agli Esteri e alle Finanze. Le trattative, iniziate il 16 ottobre, erano già concluse il 19, anche se la firma slittò al 26 per adempimenti burocratico-amministrativi. Il trattato di amicizia, commercio e navigazione era ricalcato su quello recentemente stipulato con la Danimarca. Era un po' ridondante: 55 articoli, più regolamenti e tariffe allegati come parte integrante. Premesse «pace costante e amicizia perpetua» tra il Re d'Italia e l'Imperatore della Cina, il commercio italiano era ammesso ai 15 porti cinesi già aperti al movimento internazionale ed era «espressamente stipulato che il Governo ed i sudditi italiani avranno pieno diritto e in eguale misura tutti i privilegi, immunità e vantaggi che sarebbero stati o saranno nell'avvenire concessi da Sua Maestà l'Imperatore della China al Governo od ai sudditi di ogni altra Nazione» come nel trattato col Giappone, i viaggi interni e la religione dei nazionali italiani venivano garantiti. Otto mesi dopo la firma giunse in Estremo Oriente Vittorio Sallier de la Tour, primo rappresentante diplomatico italiano presso le Corti di Edo e Pechino, che

11 Arminjon a Ministro della Marina, Pekino, 10 ottobre 1866, AMR, *cit.*, busta 2184, fasc. 1866.

stabilì la residenza in Giappone.

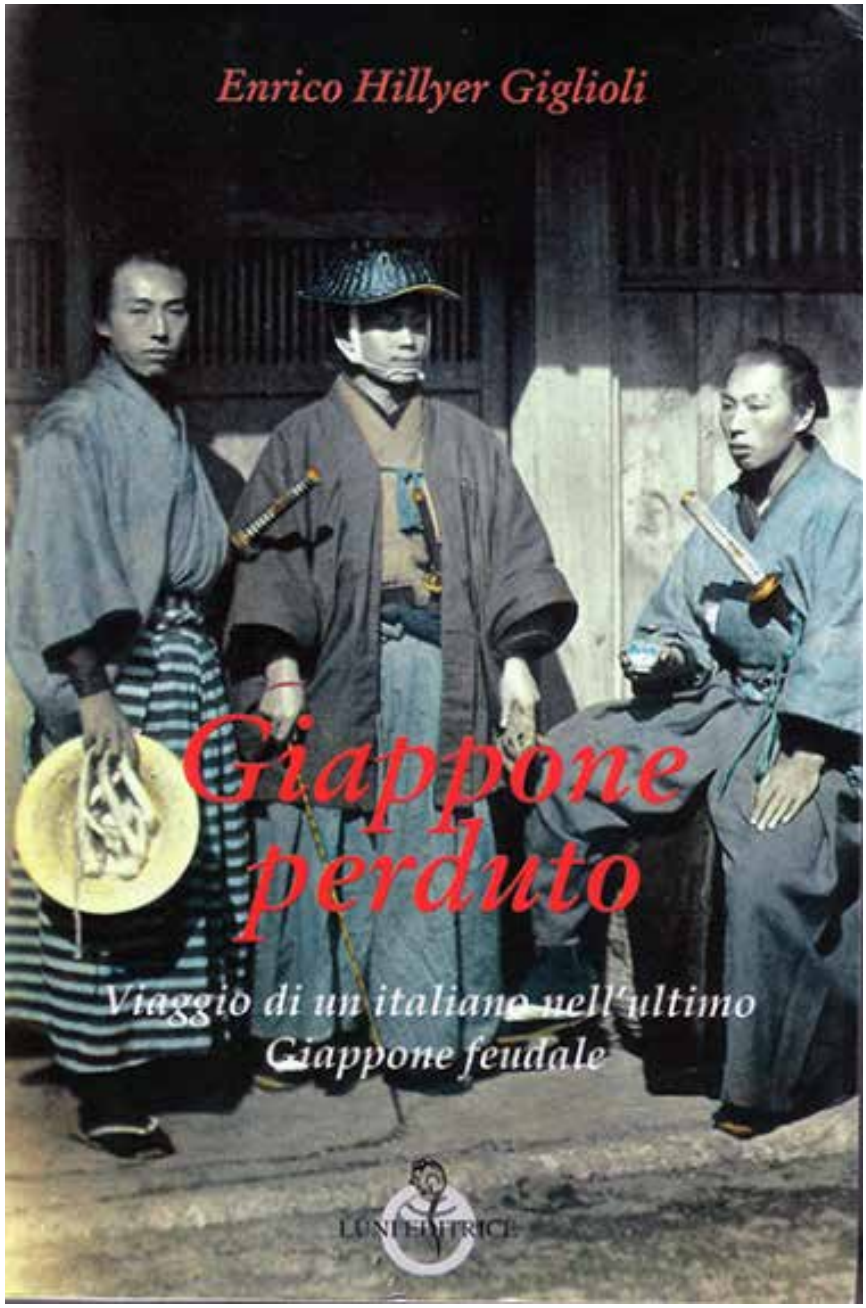
La definizione e la firma dei primi accordi del nuovo Stato unitario italiano con gli Imperi dell'Estremo Oriente erano state presentate e raccomandate al Comandante Arminjon come primo e più importante compito del viaggio, poiché si sperava che i trattati avrebbero avuto una ricaduta vitale su un determinato settore dell'industria. Ma l'idea di far compiere a una nave militare italiana il giro del mondo per motivi di prestigio e di emulazione politicamente molto importanti aveva diversi aspetti: dimostrare anzitutto che la Regia Marina non prendeva lezioni da nessuno quanto a capacità di navigare, che era alla base dell'ostentato, particolare interesse alle ricerche oceanografiche e alle flora e fauna del mare; e poiché il periplo avrebbe condotto la corvetta in Estremo Oriente, si colse l'occasione per cercare la soluzione di un problema di politica estera e commerciale importante e avvertito. Come tale fu la prima campagna oceanica della Regia Marina ed ebbe in sé significato economico e valore politico perché la comparsa di una nave militare italiana in porti dell'Asia e dell'Oceania modificava in meglio le condizioni del commercio marittimo nazionale e stabiliva un rapporto con nuclei di connazionali emigrati. Né va sottovalutato il rilievo della nuova esperienza oceanica, con le ripetute traversate atlantiche e quelle degli oceani Indiano e Pacifico. La dura prova delle tempeste incontrate sulla rotta collaudarono felicemente le capacità marinaresche degli uomini della *Magenta*, e anche la grave avaria del timone occorsa il 22 febbraio 1867 – nel fortunale che investì la nave intorno al 20° parallelo sud e la costrinse a tornare a Batavia per le riparazioni – non dipese da errori, ma dalla forza del mare e del vento. Anche in Australia il cattivo tempo perseguitò la corvetta, costretta alla fonda nel porto di Sidney per 72 ore, ma poi, toccata la Nuova Zelanda, l'oceano Pacifico fece onore al suo nome e in 49 giorni la *Magenta* raggiunse il Perù. Imboccati i canali di Patagonia e di Magellano all'estremo meridionale del Cile, la nave italiana vi condusse anche una breve campagna di esplorazione, a testimonianza della quale rimasero i nomi di alcune baie e isole, cui vennero imposti i nomi della corvetta, del comandante e di altri ufficiali dello S.M. della nave[12]. Ripresa la navigazione a Oriente e superata la furia del vento *pampero* sul versante atlantico, il 17 dicembre 1867 l'unità si ancorò a Montevideo, da dove era partita quasi due anni prima, salutata dagli equipaggi delle navi nazionali della stazione e di quelle straniere presenti.

Il 1° gennaio 1868 Vittorio Arminjon fu promosso capitano di vascello e il 2 la *Magenta* riprese la via dell'Europa, arrivando a Napoli il 28 febbraio: a

12 Baie Magenta, Arminjon e Libetta e isole Candiani e Basso.

terra non c'era nessuno ad accogliere la nave, non essendone stato annunciato l'arrivo, circostanza che non fece piacere a chi ricordava le fin troppo calorose manifestazioni popolari di Pelagosa e Trieste al ritorno della *Novara*. Nelle citate istruzioni del 4 novembre 1865 una parte importante era attribuita nel piano del viaggio alla ricerca scientifica, affidata agli scienziati prof. Giglioli e al senatore prof. De Filippi, il quale, dopo la partenza dalla Cina, fu colpito da una malattia che lo condusse alla morte. Ma le ricerche e gli studi compiuti dettero risultanti rilevanti: fruttò raccolte geologiche, pelasgiche, botaniche, minerali, etnologiche, e al museo di storia naturale di Torino fu possibile offrire circa 6.000 spoglie di animali appartenenti a 2.000 specie diverse[13]. La Società Geografica Italiana, a sua volta, si impegnò a fondo, promuovendo e valorizzando monografie scientifiche originali; all'Arminjon conferì una medaglia d'oro di cui il Comandante andava particolarmente fiero.

13 *Viaggio intorno al globo della r. pirocorvetta italiana Magenta negli anni 1865-66-67-68* sotto il comando del capitano di fregata V. F. Arminjon Relazione descrittiva e scientifica pubblicata sotto gli auspici del ministero di agricoltura, industria e commercio dal dottore Enrico Hillyer Giglioli. Con una introduzione etnologica di Paolo Mantegazza, Milano, V. Maisner, 1875 (a p. 983 la foto qui riprodotta).


Enrico Hillyer Giglioli
Giappone perduto
Viaggio di un italiano nell'ultimo Giappone feudale
LUNI EDITRICE

Storico navale e Direttore Generale

La SISM ricorda Mariano Gabriele Presidente Onorario

Allievo di Federico Chabod, docente di storia e politica navale a Napoli e a Roma, Mariano Gabriele (1927-2022) è stato il più importante storico navale italiano della sua generazione, ma anche, quale direttore generale presso il ministero del bilancio e della programmazione economica, uno degli alti funzionari dello Stato chiamati ad attuare le riforme economiche e finanziarie ideate da Pasquale Saraceno, Giorgio Ruffolo ed Ezio Vanoni. Membro del Comitato di Politica Economica della CEE, capo-delegazione all'ONU, alla NATO e al Consiglio d'Europa, fu consulente dell'Ufficio Storico della Marina e della Commissione Italiana di Storia Militare. La Società Italiana di Storia Militare, di cui il professor Gabriele fu vicepresidente, presidente nel 2008 e poi presidente onorario dal 2012, gli rende omaggio nel primo anniversario della scomparsa con questo volume curato dal suo allievo Fabio De Ninno, include un profilo biografico, la bibliografia, i saggi di De Ninno e Giuseppe Della Torre su Gabriele storico navale e grand commis dello Stato, e del nipote Sirio Zolea su uno dei primi temi giuridici trattati da Gabriele, e infine una selezione di 27 suoi articoli, prevalentemente pubblicati nella *Rivista Marittima*, nel *Bollettino d'archivio dell'Ufficio storico della Marina* e nei *Quaderni Sism*.

Fabio De Ninno, docente di storia contemporanea presso l'Università di Siena, socio della SISM

Giuseppe Della Torre, già docente di economia monetaria e dei sistemi di contabilità macroeconomica presso l'Università di Siena, membro del Direttivo della SISM

Virgilio Ilari, già docente di storia delle istituzioni militari nell'Università Cattolica di Milano, Presidente della SISM

Sirio Zolea, docente di diritto privato comparato presso l'Università Roma Tre

ISBN: 9788894436990